ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 13. BERLIN, JULI. **1902.**

INHALT: Die nassen Primärelemente der Reichs-Telegraphenverwaltung, S. 399. — Reform des Fernsprechgebührenwesens in Frankreich (Schluſs), S. 404. — Die Bagdadbahn, S. 411. — Die Bahn Swakopmund-Windhoek, S. 416. — Das Bahnpostamt 10 in Cöln (Rhein), S. 417. — Das Post- und Telegraphenwesen in Neu-Seeland (1900/1901), S. 421.

Kleine Mittheilungen: Die erste elektrische Schnellbahn, S. 425. — 50 Jahre württembergischer Bahnpost, S. 426. — Elektrische Beleuchtung einiger D-Züge bei den preuſsischen Staatsbahnen, S. 427.

Literatur: Die Meister des deutschen Briefes. Von Dr. Theodor Klaiber und Prof. Dr. Otto Lyon, S. 428.

Die nassen Primärelemente der Reichs-Telegraphenverwaltung.

Von Herrn Telegrapheninspektor Tuch in Hamburg.

Die Grundlage aller Einrichtungen der Elektrotechnik bilden die Stromquellen, als welche hauptsächlich Primärelemente, Sekundärelemente oder Sammler sowie elektromagnetische Apparate und Maschinen benutzt werden. Innerhalb der Reichs-Telegraphenverwaltung wird der Betriebsstrom aus Primärelementen, Sammlern und Wechselstrominduktoren gewonnen. Von den Primärelementen sind sowohl nasse als auch sogenannte trockene im Gebrauche. Die technische Ausbildung der nassen Primärelemente ist neuerdings zu einem gewissen Abschlusse gelangt; ein Ueberblick über die bei ihr eingeschlagenen Wege und gesammelten Erfahrungen sowie eine Andeutung der gebräuchlichen Verfahren zur Herstellung der wichtigeren Batteriebestandtheile dürfte deshalb gegenwärtig von Interesse sein.

Die ältesten Batterien der preuſsischen Telegraphenverwaltung bestanden aus Daniell'schen Elementen, also Zink-Kupferelementen mit konzentrirter Kupfervitriollösung als Depolarisator, wie solche in veränderter Form noch jetzt verwendet werden. Die Zinkelektrode, umgeben von verdünnter Schwefelsäure, ruhte in einem porösen Thonbecher, der wiederum in einem Glasbehälter untergebracht war. In dem Raume zwischen den Wandungen des Thonbechers und des Glasgefäſses befanden sich die Kupferelektrode und die Kupfervitriollösung. Diese Elemente besaſsen hohe Konstanz, ihre Thonbecher

wurden aber sehr bald von niedergeschlagenem Kupfer durchwachsen und häufig sogar zersprengt. Vom Jahre 1852 ab gelangten daher andere Elemente zur Einführung, die ähnlich den Bunsen'schen Elementen zusammengesetzt waren.

Bei den neuen Elementen stand in einem Glasgefäfs ein unten geschlossener Kohlenzylinder, in diesem ein Thonbecher und in letzterem ein Zinkkolben. Der Kohlenzylinder war an mehreren Stellen durchlocht, um der Flüssigkeit den Eintritt ins Innere zu gestatten; den oberen Rand seiner Wandungen umschlofs ein Ring aus Blei, der einen zur Polableitung dienenden Bleistreifen fest gegen die Kohle anpreſste. Als Erregerflüssigkeit wurde für beide Elektroden verdünnte Schwefelsäure benutzt, während Bunsen bei seinen Elementen bekanntlich nur das Zink in verdünnte Schwefelsäure, die Kohle dagegen in die vorzüglich depolarisirende konzentrirte Salpetersäure eingestellt hatte. Der Thonbecher diente bei den Elementen der Telegraphenverwaltung nur zur Verhütung einer Berührung des Zinkkolbens mit dem Kohlenzylinder und zum Aufsammeln der sich bildenden Lösung von Zinkvitriol.

Durch die Vermeidung der Salpetersäure war allerdings die Entwickelung der in den Bunsen'schen Elementen entstehenden Dämpfe von salpetriger Säure unmöglich gemacht worden, gleichzeitig hatten die Elemente aber die ihnen bei der ursprünglichen Zusammensetzung eigene Konstanz verloren. Aufserdem trat in neubeschafften Elementen während der ersten Monate nach der Ingebrauchnahme durch die Einwirkung der Schwefelsäure auf das in der Kohle fast stets vorhandene Schwefeleisen der unangenehm riechende und giftige Schwefelwasserstoff auf, auch erhöhte sich der innere Widerstand vielfach sehr bald erheblich durch die Bildung einer Oxydschicht zwischen der Kohle und ihrer Bleifassung. Immerhin erwiesen sich die Elemente für Arbeitsstrombetrieb als eine leidlich brauchbare Stromquelle, zumal sie in gewissem Mafse die Fähigkeit der Selbstregenerirung besafsen. Die Unterhaltung der daraus gebildeten Batterien gestaltete sich ziemlich einfach und verhältnifsmäfsig billig.

Nach der Einführung des Ruhestromweckbetriebs konnten die abgeänderten Bunsen'schen Elemente wegen ihres Mangels an Konstanz nicht beibehalten werden. Es wurde zwar versucht, ihnen höhere Beständigkeit durch einen Zusatz von zweifachchromsaurem Kali zu der die Kohle umgebenden Schwefelsäure (Bichromatelemente) zu verleihen; die entstehende Lösung rief aber bei Berührungen mit der Haut u. U. Entzündungen und Geschwüre hervor und machte daher aufsergewöhnlich grofse Vorsicht bei Arbeiten an der Batterie nothwendig. Die Telegraphenverwaltung kehrte deshalb im Jahre 1862 wieder zur Verwendung von Zink-Kupferelementen zurück, und zwar diesmal in der ihnen von Professor Meidinger gegebenen Form.

Die Meidinger'schen Elemente gehörten zu den sogenannten Gravitationselementen, bei denen die Erregerflüssigkeiten nicht durch besondere Zwischenmittel, Thonbecher u. s. w., sondern nur durch die Verschiedenheit ihres spezifischen Gewichts aus einander gehalten werden. Die Weglassung der dem Verderbe durch metallische Niederschläge unterliegenden Zwischenmittel bedeutete in betriebstechnischer Hinsicht einen schätzenswerthen Fortschritt. Allerdings verlangten derartige Elemente eine gegen Erschütterungen durchaus gesicherte Aufstellung, diese Bedingung konnte indefs, im Telegraphenbetriebe leicht erfüllt werden.

Die Zusammensetzung der Meidinger'schen Elemente war noch ziemlich verwickelt. Der untere, verengerte Theil eines Glases umschlofs einen kleinen Glasbecher. In diesem stand ein niedriger Kupferzylinder, von dem ein mit Guttapercha überzogener Kupferdraht durch das Innere des grofsen Glases nach aufsen führte. Auf dem Absatz oberhalb der Verengerung des grofsen

Glases ruhte ein Zinkring mit angegossenem Poldrahte. Zum Abschlusse des Elements diente ein durchlochter Glasdeckel, durch den ein mit Kupfervitriolstücken gefüllter Glastrichter so tief eingehängt war, dafs seine Spitze in den kleinen Glasbecher hinabreichte. Als Erregerflüssigkeit wurde Bittersalzlösung benutzt. Die in dem Glastrichter sich bildende Kupfervitriollösung senkte sich in Folge ihrer Schwere nach unten in den kleinen Glasbecher und umgab als Depolarisator den Kupferzylinder.

Die Erfahrungen mit den Meidinger'schen Elementen entsprachen nicht ganz den Erwartungen. Namentlich erschwerte das Vorhandensein der vielen zerbrechlichen Bestandtheile die Beförderung, das Ansetzen und die Unterhaltung der Batterien. Ferner verstopfte sich häufig die Mündung des Glastrichters, auch war der innere Widerstand der Elemente wegen der Enge des Stromwegs zwischen dem unteren Theile des Trichters und dem Rande des kleinen Glases ziemlich hoch. Mit Rücksicht auf diese Mängel wurden die Meidingerschen Elemente im Jahre 1866 aus dem Betriebe wieder entfernt und durch einfachere Zink-Kupferelemente ersetzt, deren Konstruktion von dem damaligen Ober-Telegrapheninspektor Krüger vorgeschlagen worden war.

Bei den Krüger'schen Elementen fielen die von Meidinger benutzten Glastrichter, kleinen Gläser und Glasdeckel fort. In der zuerst gewählten Form bestand jedes Element aus einem einfachen zylindrischen Glasgefäfs, einem darin eingehängten Zinkring der für Zink-Kupferelemente noch jetzt gebräuchlichen Form und einem in die Mitte des Glasgefäfses eingestellten Zylinder aus Kupferblech, der oben das Glasgefäfs etwas überragte. Unten besafs der Kupferzylinder drei Einschnitte, die dazwischen stehen gebliebenen Kupferstreifen waren zur Hälfte ihrer Länge im rechten Winkel seitwärts umgebogen und bildeten den Fufs des Zylinders. Von oben bis zu den Einschnitten, also im vollen Theile, erhielt der Zylinder, um Berührungen des Kupfers mit der entstandenen Zinkvitriollösung zu verhindern, aufsen und innen einen Ueberzug von Asphaltlack.

Die Krüger'schen Elemente genügten im allgemeinen den Anforderungen des Betriebs. Bei der grofsen Wichtigkeit, die der Wahl möglichst zweckmäfsig konstruirter Stromquellen beizumessen ist, beschlofs indefs die Telegraphenverwaltung im Jahre 1866, nochmals die derzeit bekannten Arten galvanischer Elemente einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und mit den hierzu erforderlichen Versuchen eine besondere Kommission zu betrauen. Zu Mitgliedern der letzteren wurden der Telegraphendirektor Rother, der Ober-Telegrapheningenieur Frischen, der Redakteur der Zeitschrift des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphenvereins Dr. Brix und der Telegraphensekretär Dehms ernannt.

Die Arbeiten der Batterie-Prüfungskommission wirkten in vieler Hinsicht, namentlich auf theoretischem Gebiet, anregend und aufklärend; eine Aenderung in der Wahl der Batterien hatten sie aber nicht im Gefolge, weil das Krüger'sche Element von keinem der übrigen geprüften Elemente an Einfachheit der Zusammensetzung sowie an Konstanz, Zuverlässigkeit und Billigkeit erreicht wurde. Die Batterietechnik hat sich deshalb in den nächsten Jahren hauptsächlich mit der weiteren Vervollkommnung des Krüger'schen Elements beschäftigt.

Zunächst wurde im Jahre 1868 der hohe Kupferzylinder durch ein auf dem Boden des Glasgefäfses flach aufliegendes Kupferblech in Form eines länglichen Vierecks ersetzt, dessen schmale Enden in der Weise nach oben zurückgebogen waren, dafs zwischen der Unterkante des Zinkringes und den höchsten Stellen jener Enden mindestens 1 Zoll Abstand blieb. Zur Polableitung für das

Kupferblech diente — ähnlich wie früher bei den Meidinger'schen Elementen — ein daran angenieteter, mit Guttapercha überzogener Kupferdraht, der annähernd in der Mitte des Glases senkrecht stand.

An die Stelle des Kupferblechs trat weiterhin im Jahre 1871 eine quadratische Platte aus dünnem Bleiblech, die nur so grofs war, dafs sie auf dem Boden des Glasgefäfses gerade Platz fand. An den Ecken wurde diese Platte nach unten umgebogen, so dafs sie nicht mit ihrer ganzen Fläche auflag. Die Bleiplatten bedeckten sich während des Betriebs in kurzer Zeit mit ausgefälltem metallischen Kupfer und wirkten dann wie massive Kupferplatten; sie boten den Vortheil, dafs sich von ihnen der Kupferniederschlag etwas leichter als von den Kupferblechen ablösen liefs.

Die geringe Festigkeit der isolirten Polableitungsdrähte für die Kupferelektrode sowie das häufige Vorkommen von Beschädigungen der Isolirhülle des Drahtes und von Unterbrechungen an der Nietstelle zwischen Poldraht und Bleiblech führten zu mehrfachen Verbesserungsvorschlägen. Zunächst wurde im Jahre 1876 versucht, die ganze Elektrode in einem Stücke aus 6 mm starkem, theils mit Bleirohr überzogenen, theils in einem Bleibade verbleiten Eisendrahte herzustellen; den Fufs der Elektrode bildete das zu einer Spirale gebogene eine Drahtende. Derartige Elektroden waren einfach anzufertigen und sehr standfest, die Entfernung des auf dem spiralförmigen Theile niedergeschlagenen Kupfers verursachte aber grofse Schwierigkeiten und ging selten ohne Beschädigung der Bleihülle ab. Noch in demselben Jahre griff die Telegraphenverwaltung daher auf die Form einer Platte für die positive Elektrode zurück, jedoch unter Beibehaltung des Eisendraths als Polableiter. (Im vorliegenden Aufsatze ist die Kupfer- oder Kohlenelektrode als positiv, die Zinkelektrode als negativ angenommen.)

Bei den neuen Elektroden wurde ein Eisenstab aus gezogenem harten Drahte von 6 mm Durchmesser mit dem einen Ende an ein senkrecht zu seiner Achse angelegtes verzinntes Eisenblech von rechteckiger Gestalt angenietet und demnächst seiner freien Länge nach in ein Bleirohr von 1 mm Wandstärke eingeschoben. Mittelst einer Giefsform wurde sodann das Eisenblech und der unterste Theil des Bleirohrs mit Blei in der Weise umgossen, dafs eine Platte von 5×7 cm Seitenlänge und 1 cm Dicke entstand.

Bleielektroden solcher Art waren acht Jahre hindurch, von 1876 bis 1884, im Gebrauche, sie erfüllten in der Hauptsache ihren Zweck, bildeten jedoch noch immer eine Quelle zahlreicher Betriebsstörungen, da die Bleihülle beim Entfernen das Kupferniederschlags vielfach Risse erhielt, die oft zunächst nicht bemerkt wurden, später aber der Flüssigkeit im Elemente den Zutritt zu den Eisentheilen gestatteten. Die letzteren fielen alsdann sehr rasch unter Bildung von Eisenvitriol der Zerstörung anheim. Dasselbe bewirkten Kapillaröffnungen, die häufig beim Giefsen der Platten im Blei entstanden.

Die vollständige Beseitigung der erwähnten Uebelstände gelang schliefslich im Jahre 1884 durch Einführung der noch jetzt gebräuchlichen, nur aus Blei bestehenden Elektroden. Die Bodenplatte wurde, entsprechend dem Querschnitte des Glases, rund geformt. Der Bleistab erhielt solche Stärke, dafs die nöthige Festigkeit erzielt und ein leichtes Vollgiefsen der Form ermöglicht, gleichwohl aber das Geraderichten etwa verbogener Stäbe nicht wesentlich erschwert wurde. Die Herstellung der neuen Elektroden gestaltete sich, da nur ein einziges Material in Betracht kam und das Ganze in einem Gusse ausführbar war, verhältnifsmäfsig einfach und billig.

Von gröfster Wichtigkeit für das Verhalten der Zink-Kupferelemente ist der Zustand der Zinkringe. In wie erheblichem Mafse eine Verschlechterung dieser Ringe die elektromotorische Kraft zu beeinträchtigen vermag, ist häufig fest-

gestellt worden. So wurde beobachtet, dafs einzelne Batterien nach einer Betriebsdauer

von	66	Tagen	nur noch	87	v. H.,
-	180	-	-	78	v. H.,
-	300	-	-	73	v. H. und
-	400	-	-	68,8	v. H.

der ursprünglichen elektromotorischen Kraft besafsen, wogegen diese nach der Erneuerung der Zinkringe wieder voll eintrat.

Die Ursache einer solchen Verminderung der Wirksamkeit der Zinkringe liegt in elektrolytischen Vorgängen im Inneren des Elements. In wenig oder zeitweise gar nicht beanspruchten Elementen, z. B. bei Arbeitsstrombetrieb, diffundirt der Kupfervitriol nach oben und bildet, sobald er zum Zinkringe gelangt ist, Zinkvitriol, während Kupfer sich in losen, flockigen Massen am Zink abscheidet. Das Gleiche findet in Ruhestromelementen statt, nur dafs hier der Kupfervitriol wegen seines raschen Verbrauchs nicht durch Diffusion zum Zink gelangt, sondern dorthin von Flüssigkeitstheilen mitgerissen wird, die in Folge der Ausfällung von Kupfervitriol leichter geworden sind und daher in die Höhe steigen. An der mit Kupferschlamm bedeckten Oberfläche des Zinkes treten nun Lokalströme auf, durch deren Einwirkung auf den Zinkring eine harte, schlechtleitende Kruste von Zinkoxyd entsteht, die nur durch Abschaben mittelst eines scharfen Instruments entfernt werden kann.

Weiterhin hängt die Wirksamkeit sowie die Gebrauchsdauer der Zinkringe wesentlich von der Beschaffenheit des zu ihrer Anfertigung benutzten Zinkes ab. Im allgemeinen empfiehlt sich die Verwendung möglichst reinen Zinkes, andererseits mufs aber, da die Ringe nicht bis zur vollständigen Aufzehrung in den Elementen belassen werden können, aus wirthschaftlichen Gründen darauf Bedacht genommen werden, die mit mancherlei Unreinigkeiten behafteten Reste früher gebrauchter Zinkringe bei Herstellung der Giefsmasse wieder mit einzuschmelzen. Darüber, in welchem Mafse dies geschehen darf, ohne dafs der Betrieb der Elemente leidet, haben lange Jahre hindurch umfangreiche Versuche stattgefunden, die erst in neuerer Zeit zum Abschlusse gelangt sind.

Bereits im Jahre 1876, als die Telegraphenverwaltung dazu überging, die Zinkringe allgemein nicht mehr fertig von Privaten zu kaufen, sondern zur Gewinnung gröfserer Gewähr für ihre gute Beschaffenheit in eigenen Werkstätten selbst anzufertigen, wurde bestimmt, dafs dem neubeschafften Rohzink beim Einschmelzen im Betrieb unbrauchbar gewordene Zinkringe zuzusetzen seien, und zwar sollte die Menge solchen Altmaterials mindestens 20 Hundertheile vom Gewichte des Rohzinkes betragen.

Seit 1884 gelangte noch beträchtlich mehr Altzink zur Verwendung. Beim Vorhandensein ausreichender Bestände wurde die Giefsmasse zur Hälfte aus alten Ringen und nur zur anderen Hälfte aus Rohzink hergestellt; altes Dachzink und gebrauchte Zinkwappenschilder konnten, da ihre Masse nach dem Ergebnisse chemischer Untersuchungen ziemlich rein war, dem Rohzink gleich bewerthet werden.

Die Zulassung einer so erheblichen Menge von Altzink erwies sich indefs auf die Dauer nicht als vortheilhaft. Das zum Giefsen verwendete alte Zink verschlechterte sich von Jahr zu Jahr und die ganze Giefsmasse wurde hierdurch geringwerthiger. Ende der achtziger Jahre nutzten sich die Ringe daher schon sehr ungleichmäfsig ab, sie wurden schnell stark löcherig und gaben den Elementen ein unsauberes Aussehen. In Ruhestrombatterien eingesetzte Ringe hielten nicht länger als drei Monate aus. Nach Ablauf dieser Zeit zerfielen sie bei dem ersten Versuch ihrer Reinigung, während sie in früheren

Jahren meist für weniger stark beanspruchte Arbeitsstrombatterien noch brauchbar gewesen waren.

Um wieder besseres Zinkmaterial zu erlangen, ohne die im Interesse der Reichskasse gebotene Wiederverwendung der gebrauchten Ringe aufgeben zu müssen, wurde im Jahre 1892 versuchsweise auf ein vereinzelt schon früher geübtes Verfahren zurückgegriffen, die alten Zinkringe nicht unmittelbar der Gieſsmasse zuzusetzen, sondern vorher in Platten umzugieſsen. Hierbei kam ein groſser Theil der an den Ringen vorhandenen Unreinigkeiten bereits zur Ausscheidung, sodaſs bei dem Wiedereinschmelzen der Platten zusammen mit dem Rohzink ein sehr gleichmäſsiges Schmelzgut entstand. Gleichzeitig wurden des Vergleichs wegen Versuche mit Ringen nur aus Rohzink ohne Zusatz von Plattenzink eingeleitet sowie mit Ringen aus elektrolytisch hergestelltem Zink, das damals zuerst auf den Markt kam und sich bekanntlich durch gröſstmögliche Reinheit auszeichnet.

Bei diesen Versuchen wiesen allerdings die nur aus Rohzink und die aus elektrolytischem Zink hergestellten Ringe die längste Gebrauchsdauer auf, es standen ihnen aber die Ringe aus einem Gemische von Rohzink und Plattenzink nur unwesentlich nach. Das elektrolytische Zink besaſs gröſsere Zähigkeit und gab einen besseren Guſs als alle sonst bekannten Zinksorten; Risse zeigten sich in daraus bestehenden Ringen äuſserst selten, während sie in Ringen aus gewöhnlichem Rohzink wegen dessen gröſserer Sprödigkeit häufiger vorkamen. Hinsichtlich der elektromotorischen Kraft und des inneren Widerstandes sowie der Gebrauchsdauer lieſsen indeſs die Elektroden aus elektrolytischem Zink keinerlei Vorzüge vor Ringen aus gewöhnlichem Rohzink erkennen.

Seit 1894 wird die Gieſsmasse allgemein aus 40 Gewichtstheilen Plattenzink und 60 Gewichtstheilen Rohzink hergestellt, ein Zusatz von nicht zu Platten umgegossenem Altzink findet nicht mehr statt. Die aus solchem Material gefertigten Zinkringe haben sich gut bewährt. Insbesondere ist ihre Abnutzung ziemlich gleichmäſsig, erheblichere Löcherbildungen zählen zu den Ausnahmen. Um einer Verschlechterung des vorhandenen Zinkmaterials vorzubeugen, wird nur möglichst reines Rohzink beschafft, der Gehalt des letzteren an fremden Bestandtheilen darf 2 Hunderttheile des Gewichts nicht übersteigen. Das Rohzink kommt in Platten zur Anlieferung, die mit der Fabrikmarke der erzeugenden Zinkhütte versehen sein müssen. Elektrolytisch gewonnenes Zink wird wegen seines hohen Preises nicht verwendet.

(Schluſs folgt.)

Reform des Fernsprechgebührenwesens in Frankreich.

(Schluſs.)

11. Verlegung von Fernsprechstellen.

Die Verlegung einer Haupt- oder Neben-Sprechstelle bedingt die Abschlieſsung eines neuen Vertrags mit einer Gültigkeitsdauer von mindestens 12 Monaten. Die Mindestdauer wird, je nachdem es sich um einen Anschluſs gegen Bauschgebühr oder um einen solchen gegen Grundgebühr und Gesprächsgebühren handelt, vom Beginne des nächsten Abonnements-Vierteljahrs oder von dem auf den Tag der Verlegung folgenden 1. oder 16. des Monats gerechnet. Bei Saison-Anschlüssen wird der neue Vertrag auf eine Mindestdauer von 3 Monaten abgeschlossen.

Für die Verlegung von Sprechstellen wird erhoben:

a) bei der Verlegung einer Hauptsprechstelle in Paris oder Lyon

α) nach einem Grundstück innerhalb des für die gebührenfreie Instandhaltung der Anschlufsleitungen festgesetzten Bezirkes,

wenn der Vertrag noch nicht ein volles Jahr besteht, eine Gebühr von 40 Frcs.

Ist der Vertrag seit einem Jahre oder länger in Kraft, so erfolgt die Verlegung unentgeltlich;

β) nach einem Grundstück aufserhalb des unter α) bezeichneten Bezirkes der Baukostenzuschufs nach Punkt 6 für die überschiefsende Leitungsstrecke mit Ausschlufs des etwa für die frühere Anschlufsleitung schon benutzten Theiles.

Sofern der Vertrag noch nicht ein volles Jahr besteht, ist aufserdem für die Abnahme und Wiederanbringung der Hauptapparate eine Gebühr von 15 Frcs. zu entrichten;

b) bei der Verlegung einer Neben-Sprechstelle in Paris oder Lyon und bei der Verlegung der Sprechstelle eines Haupt- oder Nebenanschlusses gegen Bauschgebühr in den übrigen Netzen

der Baukostenzuschufs nach Punkt 6 für die herzustellende neue Leitung.

Ist der Vertrag noch nicht ein Jahr in Kraft, so ist aufserdem die vorerwähnte Gebühr von 15 Frcs. zu entrichten;

c) bei der Verlegung der Sprechstelle eines Hauptanschlusses gegen Grundgebühr und Gesprächsgebühren

der Baukostenzuschufs nach Punkt 6 für die aufserhalb des 1 Kilometer-Umkreises der Vermittelungsanstalt herzustellende neue Leitung;

d) bei der Verlegung der Sprechstelle eines Nebenanschlusses gegen Grundgebühr und Gesprächsgebühren

der Baukostenzuschufs nach Punkt 6 für die herzustellende neue Leitung.

Für die Verlegung der Nebenapparate sind in allen Fällen die wirklich entstehenden Kosten nebst 10 v. H. Generalkosten zu erstatten.

Wenn gleichzeitig mehrere durch dieselbe Hauptleitung angeschlossene und auf demselben Grundstücke befindliche Sprechstellen gegen Bauschgebühr verlegt werden, so ist für sämmtliche Verträge die Dauer des Bestehens vom Tage der Inbetriebnahme des ältesten Anschlusses ab zu rechnen.

Ist bei Verlegung eines Anschlusses gegen Grundgebühr und Gesprächsgebühren der Vertrag mindestens seit einem Jahre in Kraft, so beträgt die nach der Verlegung zu entrichtende Grundgebühr für das erste Jahr 80 Frcs., für das zweite Jahr 60 Frcs., für jedes folgende Jahr 40 Frcs. Erfolgt die Verlegung eines derartigen Anschlusses vor Ablauf des ersten Vertragsjahrs, so wird die Grundgebühr für das neue Abonnement nach 2 b) unabhängig von der bisherigen Ueberlassungsdauer des Anschlusses festgesetzt.

Für Nebenanschlüsse, die anläfslich der Verlegung des zugehörigen Hauptanschlusses aufgehoben werden, sind die Gebühren bis zum Ablaufe des Abonnements-Vierteljahrs, in welchem die Aufhebung erfolgt, zu entrichten.

12. Uebertragung von Fernsprechanschlüssen auf andere Personen.

Jeder Theilnehmer kann während der Vertragsdauer mit Genehmigung der Telegraphenverwaltung seinen Anschlufs übertragen: bei Verlegung seines Wohnsitzes oder Geschäfts auf den künftigen Inhaber des Raumes, in welchem die

Sprechstelle untergebracht ist, aufserdem, wenn sein Geschäft in andere Hände übergeht, auf den Geschäftsnachfolger, gleichviel ob dieser den Raum, in dem sich die Sprechstelle befindet, übernimmt oder nicht. Wird durch die Uebertragung eine Verlegung der Sprechstelle bedingt, so kommen die Bestimmungen unter 11 in Anwendung. Andernfalls tritt in den Vertragsbedingungen keinerlei Aenderung ein.

13. Gesprächsgebühren.

Für die Benutzung der Fernsprechanlagen von Theilnehmerstellen und öffentlichen Sprechstellen aus zum Verkehre mit anderen Theilnehmer- und öffentlichen Stellen werden, soweit dieser Verkehr den Inhabern von Anschlüssen gegen Bauschgebühr nicht ohne Zuschlag freigegeben ist, Gesprächsgebühren erhoben.

Die Ausführung von Gesprächsverbindungen im Verkehre zwischen verschiedenen Ortsnetzen (Fernverkehr) findet nur in den Grenzen der für die einzelnen Netze festgesetzten Sprechbereiche und während der gleichzeitigen Dienstbereitschaft der für die Verbindungen in Betracht kommenden Vermittelungsanstalten statt. Die einfache Dauer der gebührenpflichtigen Gespräche ist für den gesammten Verkehr auf drei Minuten festgesetzt. Für jede Gesprächseinheit werden erhoben:

a) im Ortsverkehre, gleichviel ob das Gespräch bei Tage oder bei Nacht geführt wird,
   in Paris 15 Cts.,
   in den übrigen Orten 10 Cts.;
b) im Fernverkehre
   bei Gesprächsverbindungen am Tage
   α) zwischen Netzen eines und desselben Departements 40 Cts.,
   β) zwischen Netzen verschiedener Departements 25 Cts. für jede angefangenen 75 km der nach der Luftlinie gemessenen Entfernung zwischen dem Hauptorte des einen und dem Hauptorte des anderen Departements, jedoch mindestens 40 Cts. und höchstens 3 Frcs.;
   γ) die unter α) und β) angegebenen Gebührensätze ermäfsigen sich auf 25 Cts., wenn die Gesammtlänge der für die Gesprächsverbindung zu benutzenden Leitungen nicht mehr als 25 km beträgt oder wenn es sich um Gesprächsverbindungen zwischen Netzen desselben Kantons handelt.

Die Departements Seine und Seine-et-Oise werden dabei als ein Departement mit dem Hauptorte Paris betrachtet.

Für Gespräche im Fernverkehre zur Nachtzeit werden $^3/_5$ der Gebühren für Tagesgespräche von gleicher Dauer, für jede Einheit jedoch mindestens 25 Cts. erhoben.

Die Ausdehnung eines Ortsgesprächs von oder mit einer öffentlichen Sprechstelle oder eines Ferngesprächs über die Dauer von 6 Minuten hinaus ist nur dann statthaft, wenn keine andere Gesprächsanmeldung vorliegt.

Die Gebühren für die von Theilnehmerstellen aus verlangten Gesprächsverbindungen haben die Inhaber der Sprechstellen zu zahlen. Bei Gesprächen von öffentlichen Sprechstellen aus ist die Gebühr von derjenigen Person zu zahlen, welche die Verbindung verlangt hat.

Die Verpflichtung zur Zahlung der Gesprächsgebühren tritt ein

a) beim Verkehre mit Theilnehmerstellen, sobald die Verbindung der anrufenden Sprechstelle mit der verlangten Sprechstelle ausgeführt ist, ohne Rücksicht darauf, welche Person sich bei dieser Stelle meldet;

b) beim Verkehre mit öffentlichen Sprechstellen, sobald die Verbindung zwischen der anrufenden Sprechstelle und der gewünschten Person hergestellt ist.

Im Fernverkehre während der Nacht sind neben Einzelgesprächen auch Abonnements auf solche Gesprächsverbindungen zulässig, die täglich zwischen denselben Theilnehmern zu denselben Zeiten hergestellt werden. Jedes Abonnement umfafst mindestens die Dauer eines Monats und erneuert sich jedesmal von Monat zu Monat, falls nicht mindestens 5 Tage vor Ablauf der Abonnementsperiode eine Kündigung erfolgt. Für solche Abonnementsgespräche werden $^2/_5$ der Gebühren für Tagesgespräche von gleicher Dauer, mindestens jedoch 25 Cts. für jede Einheit erhoben; bei Festsetzung des Monatsbetrags wird der Monat zu 30 Tagen gerechnet. Die Gebühr ist im voraus fällig. Für das Gespräch kann eine Höchstdauer von 6 Minuten festgesetzt werden. Zur Führung der Abonnementsgespräche werden die Leitungen von den Vermittelungsanstalten zu den im voraus bestimmten Zeiten bereitgestellt. Ist gerade ein Einzelgespräch im Gange, so wird die Herstellung und Aufhebung der Abonnementsverbindung entsprechend verschoben.

14. Aufnahme von Telegrammen und sonstigen Nachrichten durch die Vermittelungsanstalten; Zusprechen von Telegrammen an die Theilnehmer.

Jeder Theilnehmer kann während der Dienststunden der Vermittelungsanstalt durch seinen Anschluſs Telegramme aufliefern und ankommende Telegramme mittelst Fernsprechers sich zusprechen lassen.

Die Aufnahme und das Zusprechen von Telegrammen durch die Vermittelungsanstalt erfolgt im Verkehre mit den Sprechstellen der Anschlüsse gegen Grundgebühr und Gesprächsgebühren sowie in den Netzen von Paris und Lyon gegen eine besondere Gebühr von 10 Cts. für jedes Telegramm, im Verkehre mit den die Bauschgebühr zahlenden Theilnehmern in allen übrigen Netzen unentgeltlich.

Die durch Fernsprecher zu übermittelnden Telegramme müssen in französischer offener Sprache abgefafst sein; ihr Text darf nicht mehr als 50 Wörter enthalten.

Von Theilnehmer- und öffentlichen Sprechstellen aus können ferner Nachrichten anderer Art mittelst Fernsprechers zum Zwecke der Bestellung aufgeliefert werden

a) bei der Vermittelungsanstalt des eigenen Netzes, wenn in diesem Telegrammbestelldienst besteht,

b) bei den Vermittelungsanstalten anderer Orte desselben Kantons und bei Vermittelungsanstalten in Orten eines anderen Kantons, die durch Fernsprechlinien von nicht mehr als 25 km Länge mit dem eigenen Netze verbunden sind, wenn für das Netz am Orte der Bestimmungsanstalt Telegrammbestelldienst besteht.

Für derartige Nachrichten beträgt die Gebühr 50 Cts. für je 3 Minuten der zu ihrer Uebermittelung an die Bestimmungsanstalt nöthigen Sprechzeit. Die Dauer der Verbindung für die Auflieferung der Nachricht darf 6 Minuten nur dann überschreiten, wenn keine andere Gesprächsanmeldung vorliegt. Die Nachricht kann nach der Wohnung, telegraphenlagernd oder postlagernd adressirt werden und mufs in französischer offener Sprache abgefafst sein.

Die Bestellung der Nachrichten geschieht wie die der gewöhnlichen Telegramme und unter den für diese festgesetzten Bedingungen. Von der Un-

bestellbarkeit einer Nachricht wird dem Aufgeber sobald als möglich Meldung gemacht. Die Zustellung der Unbestellbarkeitsmeldung an den Aufgeber erfolgt, wenn dieser an das Fernsprechnetz angeschlossen ist, durch Fernsprecher, anderenfalls durch die Post.

Die Gebühr für die von einer Theilnehmerstelle aus aufgelieferte Nachricht hat der Inhaber der Sprechstelle zu zahlen. Erfolgt die Auflieferung von einer öffentlichen Sprechstelle aus, so wird die Gebühr von derjenigen Person erhoben, welche die Verbindung verlangt hat.

Die Dauer der Sprechzeit wird von dem Zeitpunkt ab gerechnet, zu welchem die Verbindung mit dem Aufnahme-Beamten der Bestimmungsanstalt ausgeführt ist.

15. Uebermittelung von Einladungen zum Gespräche durch die Vermittelungsanstalten.

Von allen Theilnehmer- und öffentlichen Sprechstellen aus können bei der Vermittelungsanstalt des eigenen Netzes Einladungen zum Gespräch (Appels téléphoniques) an Personen im Bereiche solcher Netze, für welche Telegrammbestelldienst besteht, aufgeliefert werden. Die Einladung hat die Adresse der gewünschten Person, den Namen der anrufenden Person sowie die Bezeichnung der Sprechstellen, zwischen denen das Gespräch geführt werden soll, und der Zeit, zu welcher der Absender die Verbindung zu verlangen beabsichtigt, zu enthalten. Es kann nach der Wohnung, telegraphenlagernd oder postlagernd adressirt werden.

Die Gebühr für die Beförderung einer Einladung zum Gespräche beträgt

a) im Ortsverkehre sowie im Verkehre zwischen Netzen desselben Kantons und zwischen Netzen verschiedener Kantone, wenn die Länge der die beiden Netze mit einander verbindenden Fernsprechlinie 25 km nicht überschreitet, 25 Cts.,

b) im Verkehre zwischen Netzen desselben Departements, soweit nicht einer der unter a) bezeichneten Fälle zutrifft, 30 Cts.,

c) in allen übrigen Fällen 40 Cts.

Die Einladung wird dem Empfänger, wenn dieser an das Fernsprechnetz angeschlossen ist, durch den Fernsprecher, sonst wie ein gewöhnliches Telegramm zugestellt. Im Falle der Unbestellbarkeit wird nach den für die Behandlung unbestellbarer telephonischer Nachrichten maſsgebenden Vorschriften (vergl. 14) verfahren. Ist jedoch die Einladung von einer öffentlichen Sprechstelle ausgegangen, so wird die Unbestellbarkeitsmeldung nicht durch die Post übersandt, sondern dem Absender unmittelbar zugestellt, sobald er sich bei der öffentlichen Sprechstelle, von der aus das Gespräch stattfinden soll, einfindet.

Auf Gesprächsverbindungen, welche durch die Einladung veranlaſst werden, finden die Bestimmungen unter 13 Anwendung. Die Ausführung erfolgt in der Reihe der vorliegenden Anmeldungen. Die Absendung der Einladung wird als Gesprächsanmeldung nicht angesehen.

Die Gebühr für die Beförderung der Einladung wird, wenn diese von einer Theilnehmerstelle aus aufgeliefert ist, von dem Inhaber der Sprechstelle, falls die Einlieferung bei einer öffentlichen Sprechstelle erfolgt, von dem Aufgeber erhoben. Sie ist fällig, sobald die Einladung von der Theilnehmerstelle der Vermittelungsanstalt übermittelt oder bei dem Verwalter der öffentlichen Sprechstelle abgeliefert ist.

16. Zahlung der Gebühren.

Jeder Theilnehmer, der von seiner Sprechstelle aus einer besonderen Gebühr unterliegende Gespräche führen oder gebührenpflichtige Mittheilungen

aufliefern will, hat zur Sicherstellung der Zahlung der Gebühren vorher eine entsprechende Kaution zu hinterlegen.

Der Inhaber eines Fernsprechanschlusses haftet für sämmtliche Gebühren, die für die Benutzung seines Anschlusses zu entrichten sind.

Die Abonnementsgebühren und die sonstigen Gebühren, soweit sie sich vierteljährlich vorher feststellen lassen, sind in vierteljährlichen Beträgen im voraus zahlbar. Der erste Vierteljahrsbetrag ist bei Abschliefsung des Vertrags, die folgenden Raten sind innerhalb der ersten 14 Tage nach Beginn jedes Abonnement-Vierteljahrs zu entrichten. Die Theilnehmer dürfen die Gebühren für mehrere Abonnements-Vierteljahre im voraus in einer Summe zahlen. Theilnehmer, die mehrere Anschlüsse besitzen, können mit der Telegraphen-Verwaltung für ihre sämmtlichen Abonnements den gleichen Zahlungstermin vereinbaren.

Die Baukostenzuschüsse, die Kosten für die Verlegung von Sprechstellen, die Kosten der für Rechnung der Theilnehmer erfolgenden Aenderungen der technischen Einrichtungen der Sprechstellen und Apparatinstandsetzungen sind zu entrichten, sobald die Arbeiten ausgeführt sind. Die Hinterlegung eines entsprechenden Betrags zur Sicherstellung der Zahlung kann verlangt werden.

Im Uebrigen werden die Gebühren, welche sich nicht vorher feststellen lassen, sofort nach der die Gebührenerhebung begründenden Handlung fällig.

Bleibt ein Theilnehmer mit der Zahlung der Gebühren im Rückstande, so kann der Anschlufs gesperrt werden, ohne dafs der Theilnehmer hierdurch von der Verpflichtung zur Zahlung der Gebühr bis zum Ablaufe der Vertragsperiode entbunden wird.

17. Erstattung von Gebühren.

Die Gebühren für die Aufnahme von Telegrammen und sonstigen Nachrichten durch die Vermittelungsanstalt, für das Zusprechen von Telegrammen an die Theilnehmer und für die Uebermittelung von Einladungen zum Gespräche werden auf Antrag zurückgezahlt, wenn sie irrthümlich oder zu Unrecht erhoben sind.

Ferner werden auf Antrag erstattet:

a) die Gebühren für Einzelgespräche und für Verbindungen zur Auflieferung von Nachrichten, soweit sie für Gesprächseinheiten berechnet sind, die durch die Schuld des Fernsprechbetriebs nicht haben ausgenutzt werden können;

b) die Gebühren für telephonisch aufgelieferte Nachrichten, wenn die Nachricht aus Rücksichten des öffentlichen Wohles oder der Sittlichkeit als zur Bestellung ungeeignet befunden oder wenn sie durch Schuld des Betriebs nicht binnen 2 Stunden nach erfolgter Aufnahme je nach Bestimmung des Absenders in die Wohnung des Empfängers bestellt oder für diesen zur Abholung bereitgestellt ist;

c) die Gebühren für Einladungen zum Gespräche,

   α) wenn die Einladung durch Schuld des Betriebs nicht binnen 12 Stunden nach der Auflieferung je nach Bestimmung des Absenders in die Wohnung des Empfängers bestellt oder für diesen zur Abholung bereitgestellt ist; Verzögerungen in Folge Dienstschlusses der Vermittelungsanstalten bleiben bei Feststellung der Beförderungsdauer aufser Betracht;

   β) wenn die Einladung durch Schuld des Betriebs bei der Uebermittelung eine derartige Entstellung ihres Wortlauts erfahren hat, dafs sie ihren Zweck nicht hat erfüllen können;

γ) wenn das in der Einladung gewünschte Gespräch wegen Störung des Betriebs nicht zu Stande gekommen ist.

Im Abonnementsverkehr auf den Fernleitungen zur Nachtzeit findet eine Erstattung von Gebühren für nicht benutzte Gesprächsverbindungen nicht statt. Hat indefs die Gesprächszeit nicht oder nicht völlig ausgenutzt werden können, weil der Betrieb gestört war, so wird dem Theilnehmer, wenn möglich, in derselben Nacht ein Ausgleich geboten. Ist wegen Störung des Betriebs das Gespräch überhaupt nicht zu Stande gekommen und hat ein Ausgleich nicht erfolgen können, so wird ein Dreifsigstel der Monatsgebühr für das Gespräch erstattet.

Jeder Anspruch auf Gebührenerstattung mufs bei Verlust des Anrechts innerhalb 2 Monate, vom Tage der Erhebung der Gebühr an gerechnet, anhängig gemacht werden.

Erstattungsanträgen, die sich auf Betriebsschwierigkeiten gründen, kann nur dann Folge gegeben werden, wenn die Korrespondenten die aufgetretenen Schwierigkeiten unverzüglich von den Fernsprechbeamten haben feststellen lassen.

18. Theilnehmerverzeichnifs.

Die Hauptanschlüsse werden, sofern nichts Gegentheiliges verlangt wird, in das Theilnehmerverzeichnifs aufgenommen, das alljährlich neu erscheint. Für jeden Hauptanschlufs wird ein Exemplar des Verzeichnisses und der dazu erscheinenden Nachträge unentgeltlich geliefert. Die Aufnahme von Nebenanschlüssen in das Verzeichnifs sowie die Abgabe des Verzeichnisses und der Nachträge für Nebenanschlüsse erfolgen nur gegen Kostenerstattung.

19. Verschiedene Bestimmungen.

Die Theilnehmer haben den Fernsprechbeamten, die sich als solche ausweisen, zu angemessenen Zeiten den Zutritt zu den Räumen, in denen die Sprechstellen untergebracht sind, zu gestatten.

Der Staat trägt hinsichtlich der privaten Nachrichtenübermittelung auf den Fernsprechleitungen keinerlei Verantwortlichkeit. Ebensowenig ist er für den durch Fehler oder Auslassungen im Theilnehmerverzeichnifs entstehenden Schaden haftbar.

Bei eigenmächtiger Abänderung der technischen Einrichtungen der Sprechstelle oder bei unbefugter Verbindung der Anschlufsleitung mit anderen Leitungen durch den Theilnehmer, ferner bei ungebührlichem Benehmen der den Anschlufs benutzenden Personen gegenüber den Beamten der Vermittelungsanstalt darf die Telegraphenverwaltung den Anschlufs sperren und mit Einhaltung einer vierzehntägigen Kündigungsfrist den Vertrag auflösen. Die Sperrung des Anschlusses begründet keinen Anspruch auf Erstattung von Gebühren.

Die Staatsregierung hat das Recht, die Einstellung des Fernsprechbetriebs für sämmtliche oder für gewisse Linien anzuordnen.

Wenn eine ohne Verschulden des Inhabers eingetretene Unterbrechung eines Fernsprechanschlusses länger als 14 Tage fortdauernd bestanden hat, so wird für die Gesammtdauer der Unterbrechung eine Gebühr nicht erhoben.

Die Kosten der Verträge fallen den Theilnehmern zur Last.

20. Besondere Bestimmungen für die Fernsprechnetze in Paris und Lyon.

Es ist vorbehalten worden, mit Ablauf des Jahres 1902 die jährliche Bauschgebühr für Hauptanschlüsse in Paris auf 300 Frcs., in Lyon auf 250 Frcs. anderweit festzusetzen. Eintr. Falles würden für Hauptanschlüsse, die dem Ge-

brauche der Staats-, Departements- oder Gemeindebehörden dienen, in Paris 250 Frcs., in Lyon 175 Frcs. jährlich erhoben werden, die Abonnementsgebühren für Hauptanschlüsse an die Netzgruppe von Paris oder Lyon dagegen unverändert bleiben.

Die Berechtigung der Theilnehmer in Paris und Lyon zur gebührenfreien Benutzung der öffentlichen Sprechstellen würde fortfallen.

Die Bagdadbahn.

Der Bau einer Eisenbahn von Constantinopel nach dem Persischen Meerbusen gehört seit langer Zeit zu den Lieblingsplänen des Sultans Abdul Hamid II. Im letzten Kriege gegen Griechenland hatte der Grofsherr den ungeheueren Werth eines leistungsfähigen Transportwegs kennen gelernt; wesentlich auf Grund der im Kriege gemachten günstigen Erfahrungen hat er den Bahnbau betrieben. In unserer Zeit, wo die türkische Regierung in Bezug auf die Ergänzung ihres Heeres fast nur noch auf Asien angewiesen ist, mufste es naturgemäfs ihr Bestreben sein, Einrichtungen zu treffen, dafs möglichst schnell aus dem asiatischen Hinterlande die wehrfähigen Mannschaften herangezogen werden können. Schon die verhältnifsmäfsig kurzen Eisenbahnlinien von Haïdar Pascha — am Bosporus gegenüber Constantinopel — nach Angora und Konia hatten in dieser Beziehung bei dem Kriege gegen Griechenland grofse Dienste geleistet und zu dem schnellen Erfolge des Krieges nicht wenig beigetragen.

Am 16. Januar hat der Sultan das Irade unterzeichnet, wodurch der unter Führung der Deutschen Bank stehenden Finanzgruppe, der auch die Anatolischen Bahnen Haïdar Pascha–Angora–Konia gehören, die Bewilligung zur Fortsetzung der Bahn über Konia hinaus bis zum Persischen Meerbusen ertheilt wird. Von jenen mit deutschem Gelde und hauptsächlich von Deutschen erbauten und verwalteten Bahnlinien ist diejenige bis Angora seit 1892, die Bahn bis Konia seit 1896 im Betriebe. Sie haben eine Gesammtbetriebslänge von 1025 km mit 66 Stationen. Bis 1888 war nur die kurze Küstenstrecke Haïdar Pascha–Ismid (91 km) im Betriebe. Die Strecke von Ismid über Eskishehr bis Angora hat eine Länge von 477 km, ebenso lang ist die Linie Eskishehr–Afiun–Karahissar–Konia. In Afiun–Karahissar wird die Verbindung mit der im französischen Besitze befindlichen, in Smyrna beginnenden Bahn gewonnen. Die deutschen Bahnen sind nicht allein in militärischer, sondern auch in wirthschaftlicher Hinsicht von grofser Bedeutung. Sie führen weit in das Innere Kleinasiens und durchziehen die Gebiete, welche diese Halbinsel zur Kornkammer der alten Welt machten.

In dem erwähnten Irade wird u. a. darauf hingewiesen, »dafs es dem Interesse des türkischen Reichs entspreche, den Bau der Bagdadbahn und den ganzen Betrieb den Anatolischen Bahnen anzuvertrauen, die durch ihre Thätigkeit stets bewiesen hätten, dafs ihnen die Interessen und die Prosperität des Landes am Herzen liegen«. Das Irade weist sodann die auf jährlich 120000 Francs bemessene Staatsgarantie für das Kilometer an, bestimmt die Zuggeschwindigkeit, die Mindestzahl der Züge, setzt die werthvollen Bergwerksgerechtsame, Konzessionen für Hafenbauten, die Dauer der Gesammtkonzession

— 99 Jahre — und sonstige wichtige Punkte fest. U. a. hat die Gesellschaft im Bedarfsfalle direkte Züge zwischen Haïdar Pascha und dem Persischen Golfe mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 40 km in der Stunde verkehren zu lassen. Für den internationalen Durchgangsverkehr soll ein direkter Expreſszug zwischen Haïdar Pascha und Aleppo fahren, der jede zweite Woche über Bagdad bis an den Persischen Meerbusen durchgeführt wird. Wichtig ist auch, daſs die Gesellschaft für spätere Zeiten das Vorzugsrecht auf den Bau von sieben Zweigbahnen sowie auſserordentlich werthvolle Schiffahrtsgerechtsame auf dem Schat-el-Arab und dem Euphrat und Tigris erhalten hat.

Als Anfangsglied der Bagdadbahn ist die Strecke Haïdar Pascha–Konia zu betrachten. Haïdar Pascha wird von Stambul aus mit Bosporus-Dampfern erreicht, bis das groſsartige Projekt einer Ueberbrückung des Bosporus ausgeführt sein wird, die einen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Europa und Asien über Constantinopel ermöglicht. Die monumentale Sultansbrücke soll an der schmalsten Stelle des Bosporus, zwischen Rumeli Hissar und Anadoli Hissar, da, wo die Meeresstraſse nur 600 m breit ist, ausgeführt werden, an derselben Stelle, wo schon Darius 513 v. Chr. seine Schiffbrücke schlug und mit 800000 Persern die Meerenge überschritt. In Haïdar Pascha werden zur Zeit groſsartige Hafenbauten ausgeführt, um einen unmittelbaren Umschlag zwischen den Schiffen und den Eisenbahnfahrzeugen zu ermöglichen. Ursprünglich war die Bagdadbahn über Angora geplant, indeſs ist dieses Projekt wegen der zu überwindenden bedeutenden Bodenhindernisse aufgegeben worden. Auch bietet die Linienführung von Konia aus ungleich mehr Vortheile insofern, als die Verbindung mit der syrischen Meeresküste leichter hergestellt werden kann.

Von Konia aus überschreitet die Bahn in südöstlicher Richtung zunächst den Taurus unweit des alten Kalikadnos, um sodann Adana (45000 Einw.) in der fruchtbaren silicischen Ebene zu erreichen. Militärische Gründe haben es verhindert, von dort den leichteren Weg an der Küste nach Iskenderun (Alexandrette) und dann landeinwärts durch den Bailan Paſs zu wählen. Die Verbindung mit der alten Hafenstadt Mersina wird indeſs durch die Zweigbahn Adana–Mersina hergestellt. Ein Blick auf die Karte läſst erkennen, wie wichtig es ist, daſs von dem Punkte, wo die syrische Küste aufhört und die kleinasiatische Halbinsel ihren Anfang nimmt, ein groſser Schienenweg in das weite asiatische Hinterland führt. Von Adana aus wird auch eine Seitenlinie nach dem alten Alexandrette gebaut werden.

Statt auf der Bailanroute wird die Bahn von Adana weiter ostwärts ins Innere und dann erst jenseits des Küstengebirges (Amanus) nach Süden geleitet. Dieses Gebirge kann nur bei den Pylae Syriae (syrische Pforte: das berühmte alte Thor von Griechenland und Kleinasien nach Syrien und Palästina, wodurch einst Xenophon, Alexander der Groſse und die Kreuzfahrer zogen) unter Ueberwindung eines 600 m hohen Passes überschritten werden. Die Bahn läuft weiter auf der Mitte zwischen Aintab und Haleb (Aleppo) hindurch, doch werden diese beiden wichtigen Städte Verbindung durch Zweiglinien erhalten. Aleppo mit 130000 Einwohnern hat groſse Verkehrsbedeutung: es liegt im Mittelpunkt eines gesegneten Landstrichs, nach allen Seiten hin ist der fruchtbarste Boden, der im Alterthum eine wohlhabende, lebensfrohe Bevölkerung nährte. Wenn dies heute nicht mehr so ist, wenn weite Strecken öde liegen, so ist die Ursache nicht nur, daſs es an Händen fehlt. Ein schwerer Druck hat auf dem Lande gelastet und es mangelten vor allem die Verkehrsmittel. Wenn erst die Lokomotive ihr Signal ertönen läſst, kommt auch in diese einst hochkultivirten Gegenden wieder Leben und Be-

wegung. Aleppo ist nicht nur der südlichste Punkt der Bahn bis zum Euphrat, es wird auch der nördlichste des künftigen syrischen Bahnnetzes sein. Anfänge davon bestehen schon, und in nicht ferner Zeit wird die Verbindung zwischen Aleppo und Damaskus sowie die von dem Sultan geplante Bahn nach Mekka in Angriff genommen werden.

Die Bagdadbahn überschreitet bei Nisib und Biredjik, unweit der Stelle, wo die durch Moltkes Mitwirkung berühmte Schlacht geschlagen wurde, den Euphrat auf zwei Brücken, die wegen der Breite des Strombetts und der Wildheit des Stromes gewaltige Bauwerke sein werden. Von da wird der Weg durch die Ebene nach der Gegend von Mardin direkt auf Mossul am Tigris genommen. Orfa, das alte Edessa, erhält eine Zweigbahnverbindung. Von Mossul aus wollte die Regierung die Bahn auf das linke Tigrisufer verlegen, wo das Land bevölkerter als am rechten ist und sich bedeutendere Ortschaften wie Erbil, Kerkuk u. s. w. befinden. Wegen der vom Gebirge herabkommenden reifsenden Wildwasser, die höchst kostspielige Kunst- und Schutzbauten nöthig gemacht hätten, hat man sich zu der näheren, am rechten Ufer südlich entlang führenden Richtung nach Bagdad entschlossen. Der wichtige Ort an der persischen Grenze Hanekin erhält eine Zweigbahn, die sich nördlich von Bagdad von der Hauptlinie trennt. Es steht aufser Zweifel, dafs von Hanekin aus später die Bahn in das zukunftsreiche, für den grofsen Verkehr noch nicht erschlossene persische Hinterland gebaut werden wird.

Der Hauptort an der Bagdadbahn, die Chalifenstadt Bagdad, hat 150 000 Einwohner. Die Stadt blickt auf eine glänzende Vergangenheit zurück und ist heute noch von grofser Bedeutung. Neben einem ausgedehnten Handel fehlt es nicht an grofsen gewerblichen Betrieben. Von Bagdad aus wird der nahe Euphrat wieder auf einer grofsen Brücke überschritten und auf dessen rechtem Ufer zwischen dem Strome und dem Nedjef-See hindurch in sumpfiger Niederung die Richtung auf Basra (das alte Bassora) genommen. Dieser, auf dem versandeten Strome nur für kleinere Seeschiffe erreichbare, trotzdem nicht unbedeutende Hafenplatz — Basra ist die Zentralstelle für den Handel mit Datteln, wovon 1894 allein Mengen im Werthe von 22 Millionen Mark ausgeführt sind — ist indefs wegen der den vereinigten Euphrat und Tigris (Schat-el-Arab) an der Mündung verschliefsenden Barre als Endpunkt der Bahn nicht geeignet. Basra erhält daher nur eine Zweigbahn, während die Hauptlinie sich scharf südlich nach Kadhima am Golfe von Koweit wendet. Damit ist der Persische Meerbusen erreicht. Kadhima ist der Weltmarkt für die Perlenfischerei; es hat den besten Hafen am Persischen Meerbusen und ist somit zum Endpunkte der Weltbahnlinie vortrefflich geeignet. Der Leser erinnert sich der in letzter Zeit in den Tagesblättern viel erwähnten Bemühungen der Engländer, den wichtigen Hafenort in ihre Gewalt zu bekommen. Hierin ist schon an sich ein Beweis für die ungeheuere Wichtigkeit des Punktes für den Weltverkehr zu erblicken. Im Verkehrsinteresse liegt es unstreitig, dafs der Hafen unter der Oberhoheit der Türkei, die gewissermafsen als neutrale Macht in dem widerstreitenden Interessenkampf Englands, Rufslands und der übrigen Mächte am Persischen Meerbusen anzusehen ist, verbleibt.

Die Länge der beschriebenen Strecke von Konia bis Kadhima beträgt 2500 km, ist also der Entfernung Berlin-Constantinopel gleich. Die Gesammtstrecke Haïdar Pascha–Persischer Golf (3000 km) entspricht ungefähr der Entfernung von Berlin bis zur Wolga. Es erhellt aus den vorstehenden Angaben, dafs es sich um ein aufserordentlich schwieriges und grofsartiges Unternehmen handelt. Nicht nur die Länge der Bahnlinie, sondern auch die zu überwindenden grofsen Geländehindernisse — zwei mächtige Gebirge sind zu überschreiten und vier grofse Brücken über die erwähnten Ströme zu bauen,

lange Strecken durch Sumpfland zu legen — stellen grofse Anforderungen an die Bahngesellschaft. Die Baukosten werden denn auch auf etwa 500 Millionen Mark geschätzt.

Unzweifelhaft werden der deutschen Industrie, die bereits aus dem Baue der Anatolischen Bahnen beträchtlichen Nutzen gezogen hat, auf Jahre hinaus durch den Bau der Bagdadbahn umfassende und lohnende Lieferungen zufallen. Auf eine Besiedelung der von der Bahn zu durchschneidenden Länder durch europäische Ansiedler wird man indefs keine grofse Hoffnungen setzen dürfen. Der ganze Kulturzustand der Länder längs der Bahn, die Art ihrer Verwaltung, die Denkungsweise und Sitten ihrer Bewohner, endlich das Klima würden einer solchen Ansiedelung in Masse sehr entgegenstehen. Doch werden zahlreiche Deutsche und sonstige europäische Pioniere der verschiedensten Kulturzweige für lange Zeit die Rollen der Führer durch Anregen und Fördern eines neuen Lebens ausüben, und eine ausgedehnte Besiedelung durch heimische Elemente wird um so mehr zu erwarten sein, als diese nach dem Zeugnisse der Reisenden hierfür sehr brauchbar sind.

Unendlich viel Kulturarbeit bleibt zwar zu verrichten, um die von der Bahn durchschnittenen Gegenden wieder zu neuem Leben zu erwecken. In Kleinasien, Syrien und den Euphratländern herrschte in früheren Jahrhunderten und Jahrtausenden eine hochentwickelte Kultur. Von Konia ab finden sich bis zum Persischen Golfe weite Trümmerfelder — es seien nur die grofsen Bodenerhebungen erwähnt, die aus den Trümmern der alten Weltstädte Babylon und Ninive bestehen —, die von der Blüthe jener Länder Zeugnifs geben. Mesopotamien war vor Jahrtausenden von wenigstens 10 Millionen Menschen bewohnt, jetzt beträgt die Bevölkerung kaum den zehnten Theil; damals gehörte es zu den reichsten Ländern der Welt. Noch im Mittelalter, zur Zeit der Sassaniden, brachte Babylonien Steuern im Werthe von 200 Millionen Mark auf. Die hochkultivirten Länder waren den räuberischen Nachbarvölkern, später den Römern in hohem Grade begehrenswerth. Den ganzen Zeitraum von der Mitte des ersten Jahrhunderts v. Chr. bis zur Mitte des vierten Jahrhunderts n. Chr. füllen die Kriege mit den Römern, Parthern und Persern aus. Nachher brachen die Türken und die Mongolenhorden in die unglücklichen Länder ein und verwüsteten, was von der früheren Kultur übrig geblieben war. Die von den Sassaniden wieder erweckte hohe Blüthe wurde durch die Mongolen zerstört. Es ist bekannt, dafs Mesopotamien vor dem Mongoleneinfalle dasjenige Land war, welches die damalige Kulturwelt mit Baumwolle versorgte. Jetzt finden sich nur noch vereinzelte Spuren von Baumwollkulturen, die aber den Beweis liefern, dafs eine Baumwollkultur im grofsen wieder möglich ist, wenn die Bedingungen dafür vorhanden sind. Diese Bedingungen müssen also wieder geschaffen werden. Es kommt namentlich darauf an, die Euphratländer wieder mit dem grofsartigen Systeme der Wasservertheilung zu versehen, das im Alterthume dem fetten Alluvialboden die grofse Fruchtbarkeit verlieh. Noch sind zwar die Spuren der 120 000 künstlichen Wasseradern vorhanden, die einst das etwa 25 Millionen Hektar messende Land am unteren Euphrat und Tigris durchzogen. Der Staudamm des 80 km langen Semiramiskanals thut heute noch seine Schuldigkeit und auch andere wenige von den vor 2700 Jahren gebauten Kanälen bewässern noch jetzt die Felder. Aber diese geringen Ueberbleibsel sind höchstens im Stande, die dürftigen Aecker der in Zelten und Hütten hausenden Bewohner zu berieseln. Wenn, was nach der Erbauung des neuen Verkehrswegs zu erwarten ist, das Kanalsystem wieder in Wirksamkeit gesetzt wird und dadurch die ungeheueren Wassermengen des Euphrat und Tigris wieder wirthschaftlich ausgenutzt werden, dann wird das alte Kulturland von neuem die Rolle eines

Versorgers der alten Welt spielen, vorwiegend mit Unterstützung durch deutsche Intelligenz und deutsches Geld. Getreide, Reis, Melonen, Wolle und insbesondere die Baumwolle werden auf den europäischen Markt geworfen werden. Welcher Gewinn würde es für uns sein, unsere Baumwolle nicht mehr von Amerika kaufen zu müssen, sondern von den Euphratländern zu erhalten und ferner von dort den Bedarf an Weizen zu decken, Produkte, wofür wir gegenwärtig alljährlich 600 Millionen Mark ausgeben. Die wirthschaftliche und kulturelle Bedeutung der Bahn ist damit erst angedeutet, längst nicht erschöpft. Der Reichthum Mesopotamiens an Mineralien, an Naphtha, an heifsen Quellen und an archäologischen Schätzen mufs gleichfalls in Rechnung gezogen werden.

Vorerst wird die Bagdadbahn naturgemäfs keine Rente aus der wirthschaftlichen Ausnutzung der von ihr durchzogenen Länder ziehen und es wird das in das Unternehmen gesteckte Geld lediglich durch die Garantie der Regierung verzinst werden. Sicher ist aber, dafs der Gewinn später nicht ausbleiben und dafs also das Anlagekapital selbst sich einst verzinsen wird.

Zunächst wird die neue Bahn ihre wesentlichsten Einnahmen aus dem ihr zufallenden Ueberlandverkehre nehmen müssen. Die Vortheile, welche diesem Verkehr aus der Benutzung der neuen Linie erwachsen, liegen auf der Hand. Die Beförderung der englischen Post nach Indien durch den Suezkanal beansprucht bis Bombay jetzt durchschnittlich 15 Tage. Nach Vollendung der Bahn würde sie von London bis Constantinopel etwa 3 Tage, von dort bis Kadhima $2^1/_2$ Tage und von Kadhima bis Bombay $4^1/_2$ Tage gebrauchen. Unter Hinzurechnung der Aufenthalte in Constantinopel, Haïdar Pascha und Kadhima würde sich eine Beförderungsdauer von rund 11 Tagen ergeben, mithin eine Verkürzung um etwa 4 Tage gegenüber dem Wege durch den Suezkanal entstehen. Bei dem Werthe, den der Weltverkehr heut zu Tage auf Schnelligkeit legt, mufs dieser Vortheil als sehr beträchtlich angesehen werden. Wenn auch England im Besitze des Suezkanals zur Zeit den Weltverkehr nach Indien beherrscht und in Abhängigkeit von sich hält, so wird es doch durch die thatsächlichen Verhältnisse einst gezwungen werden, dies Uebergewicht in Bezug auf den Schnellverkehr aufzugeben. Ferner kommt in Betracht, dafs der tägliche Eisenbahnverkehr auch eine häufigere Postbeförderung als die heutige in Zeiträumen von je 8 oder 14 Tagen erlaubt. Die Erfahrung lehrt, dafs dem Zuge der Post alsbald auch derjenige der Reisenden folgt. Mit der Erleichterung und Abkürzung wächst auch die Menge des Verkehrs, der überdies verbilligt werden wird; kostet doch beispielsweise der Kanalzoll nur für Beförderung eines Postdampfers durch den Suezkanal nicht weniger als 70 000 Frcs. Auch wird der Fortfall der Seefahrt durch das glühend heifse Rothe Meer vortheilhaft wirken.

Die indische Ueberlandpost und der Reiseverkehr nach Ostasien können allein das grofse Unternehmen allerdings nicht rentabel machen, und auch das materielle Wiedererwachen der von der Bahn durchzogenen Länder braucht sicherlich eine geraume Spanne Zeit. Vermag man aber auch im Augenblicke nicht den Nutzen des Unternehmens für die gesammte Kulturwelt in seiner ganzen Bedeutung zu messen oder gar ziffernmäfsig zu berechnen, so leuchtet er doch aus allgemeinen weltpolitischen Gründen ohne weiteres ein.

Für Deutschland ist noch von besonderer Bedeutung, dafs seiner Stellung im Orient durch die vorwiegend mit deutschem Gelde und deutscher Thatkraft und Beharrlichkeit zu erbauende Bahn eine wesentlich breitere Grundlage gegeben wird.

Die Bahn Swakopmund-Windhoek.

In den von A. Seidel, dem Schriftleiter der Deutschen Kolonial-Zeitung herausgegebenen, sehr zu empfehlenden »Beiträgen für Kolonialpolitik und Kolonialwirthschaft« (Verlag von Wilhelm Süsserot, Berlin W.) hat der Kommandeur des 1. Eisenbahnregiments, Herr Oberst Gerding, eine durch Karte, Längenprofil und 17 anschauliche photographische Abbildungen belebte Beschreibung der Bahnlinie Swakopmund-Windhoek veröffentlicht, die das ganze kürzlich erschienene 13. Heft füllt. In dankenswerther Weise wird die Beschreibung der Bahnanlage durch die Abbildungen ergänzt, aus denen nicht nur der Charakter der durchzogenen Landschaften, sondern auch die Bauart der Bahn und der Stations- u. s. w. Gebäude vortrefflich zu erkennen ist. Das Längenprofil gewährt einen guten Aufschluſs über die Neigungsverhältnisse der Bahn.

Der Herr Verfasser gehört wohl zu den genauesten Kennern und zu den berufensten Beurtheilern der Bahnlinie, die er 1899 eingehend besichtigt hat. Seine Schilderung ist deshalb in hohem Grade beachtenswerth; sie ist es ferner deshalb, weil sie als die neueste angesehen werden muſs und sehr übersichtlich und sachgemäſs ist. Es wird unsere Leser interessiren, wenn wir dem Aufsatze nachfolgend Einiges entnehmen.

Aller Voraussicht nach wird die Bahnverbindung zwischen Swakopmund und Windhoek, das der Telegraph bereits am 1. August 1901 erreicht hat, am 1. Oktober eröffnet werden. Der im Herbste 1897 zunächst nur mit geringen Mitteln begonnene Bau hat somit nur 5 Jahre in Anspruch genommen. Dieser rasche Fortschritt ist lediglich dem zweckmäſsigen Vorgehen, dem Eifer und der Hingabe der an der Leitung des Baues und an diesem selbst betheiligten Offiziere und Beamten zu verdanken.

Die Linie führt zunächst in östlicher Richtung, das tief eingeschnittene Flufsbett des Khan durchquerend, bis Jakalswater (99 km); von dort aus biegt sie in nordöstlicher Richtung auf Karibib ab (194,5 km) und führt dann wieder östlich nach Okahandya (311 km), um endlich scharf südlich nach Windhoek (382 km) abzubiegen. Aufser den beiden Endpunkten war Okahandya der einzige von Weifsen und Farbigen bewohnte Ort und Karibib die einzige nennenswerthe Farm an der Linie. Alle anderen Stationen sind zunächst lediglich zum Zwecke des Bahnbetriebs eingerichtet; sie werden erst in Folge des Bahnbaues sich zu Siedelungsplätzen herausbilden und damit die Kultur verbreiten und den Zweck der Bahn hauptsächlich erfüllen.

Die Steigungsverhältnisse sind im Vergleiche zu den europäischen Bahnen aufserordentlich schwierig. Die Bahn gelangt bei km 289 auf eine Höhe von 1500 m, fällt bis zum Swakop auf 1289 m und erreicht mit ihrem Endpunkte Windhoek die Höhe von 1637 m, rund 200 m höher als der Brennerpafs. Eine grofse Zahl Gebirgszüge und tief eingeschnittener Flufsthäler war zu durchschneiden und mit sehr steilen Neigungen zu überschreiten.

Bis Kubas (147,6 km) durchzieht die Bahn, abgesehen vom Swakopthal, ödes Gebiet; erst von da ab gestattet das Gelände die Anlage von Farmen und Gartenkulturen sowie die Weidezucht. Zur schnellen Erreichung dieser Gegend von der Küste her ist hauptsächlich die Bahn gebaut worden. Wasser ist auf den meisten Stationen fast nur durch Tiefbohrungen zu gewinnen, wodurch der Bahnbetrieb sehr erschwert wird. Um die Ueberwindung grofser Steigungen und scharfer Kurven mit möglichst geringem Kostenaufwand und unter thunlichster Vermeidung von schwierigen Kunstbauten möglich zu machen, ist die Spurbreite von 60 cm gewählt worden. Von vielen Seiten wurde sie seither als unzureichend für eine Bahn von

382 km Länge erklärt. Doch die abfälligen Beurtheiler haben wohl nicht berücksichtigt, dafs es sich im wesentlichen nur um eine Bahn von der Art der europäischen Feld- und Kleinbahnen handelt, dafs nur beschränkte Mittel zur Verfügung standen und dafs überhaupt ein Vergleich mit deutschen Verhältnissen nicht angängig sein kann. Es ist erfreulich, dafs ein so hervorragender Fachmann, wie Oberst Gerding, diese Spurweite, nachdem bereits Erfahrungen über den Betrieb der Bahn gesammelt werden konnten, für ausreichend und zweckmäfsig hält.

Die Schwierigkeiten, mit denen man zu kämpfen hatte, gehen z. B. daraus hervor, dafs bei Station Rössing das tiefe Thal des Khan zu durchqueren und die jenseitige Hochebene mit einer Steigung von 1 : 20 auf 4 km zu erklimmen ist. Das Flufsbett wird ohne Brückenbau, der überaus kostspielig gewesen wäre, auf der Flufssohle überschritten, was deshalb nicht so bedenklich ist, weil der Flufs erfahrungsmäfsig höchstens alle 8 bis 10 Jahre herabkommt. Im Uebrigen ist die Zahl der Brücken sehr beträchtlich; sie sind meist in Eisenkonstruktion aufgeführt. Die bedeutendste ist diejenige über den Swakop bei Okahandya, die eine Länge von 300 m hat.

Selbstverständlich hat das Material für den Oberbau und das gesammte rollende Material aus Deutschland herangeführt werden müssen. Es sind Schienen möglichst leichten Gewichts, doch verhältnifsmäfsig schwere Maschinen verwendet. Die Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 5000 kg laufen wegen der scharfen Krümmungen auf Drehgestellen. Die Personenwagen, ebenfalls vierachsig, entsprechen der Form unserer Strafsenbahnwagen, die Längssitze sind umklappbar und zum Schlafen eingerichtet, die Wagen im Uebrigen wegen der Hitze möglichst luftig gebaut. Im ganzen höchst einfach sind die Stationsgebäude auf der Strecke ausgestattet. Nur der Anfangs- und der Endpunkt mufsten gröfsere Bahnhofsgebäude, Güter- und Lokomotivschuppen erhalten; ebenso ist Karibib, die Hauptzwischenstation und Abgangsstation nach dem Norden, wo voraussichtlich die von der Otavi-Minengesellschaft zu erbauende Linie einmünden wird, mit stattlicheren Bauten versehen. Hier befindet sich auch die Hauptwerkstatt.

Mit den vorhandenen Betriebsmitteln können täglich 2 Güterzüge und wöchentlich 2 Personenzüge in jeder Richtung gefahren werden. Die Fahrzeit für Personenzüge ist im allgemeinen auf 2 Tage mit Nachtaufenthalt in Karibib, diejenige für Güterzüge auf 3 bis 4 Tage bemessen. Die Fahrgeschwindigkeit für Personenzüge ist auf 20, für Güterzüge auf 12 km in der Stunde festgesetzt. Bei der in Aussicht genommenen Zugzahl können im Jahre (300 Betriebstage) 15 000 Tonnen Güter in jeder Richtung befördert werden. Mit einer derartigen Leistungsfähigkeit dürfte nach Ansicht des Oberst Gerding die Bahn allen Anforderungen, die in absehbarer Zeit an sie herantreten können, mehr als genügen. Bei den geringen Anlagekosten und bei möglichst einfacher Gestaltung des Betriebs wird ein solcher Verkehr nicht nur die Betriebsausgaben decken, sondern auch eine bescheidene Rente abwerfen.

Das Bahnpostamt 10 in Cöln (Rhein).

Anfang April d. J. feierte das Bahnpostamt 10 in Cöln (Rhein) sein 50jähriges Jubiläum, bei dem der gegenwärtige Vorsteher des Amtes als Festredner der grofsen Bedeutung gedachte, welche die Bahnposten 10 im internationalen Postverkehre haben. Noch ausführlicher werden die Verhältnisse des wichtigen Bahnpostamts in einer zu dem Jubiläum erschienenen Schrift

behandelt: »Zur Geschichte des Kaiserlichen Bahnpostamts 10 in Cöln (Rhein) und des Bahnpostwesens im Allgemeinen. Von Meifsner, Postdirektor a. D., Bonn, Universitäts-Buchdruckerei von Carl Georgi.« Das Werkchen, dessen Verfasser von 1890 bis 1900 an der Spitze des Amtes gestanden hat, beschränkt sich, wie schon der Titel besagt, nicht auf das Bahnpostamt 10, sondern behandelt auch — zum Theil wohl mit Rücksicht auf solche Leser, die dem Postdienste ferner stehen — das gesammte Bahnpostwesen und giebt zudem eine kurze Zusammenstellung der wichtigsten verkehrsgeschichtlichen Thatsachen aus den Beziehungen Deutschlands zum Auslande, soweit sie für das Bahnpostamt 10 in Betracht kommen.

Wir bringen in Nachfolgendem auf Grund des Buches lediglich einen Abrifs der Geschichte des Bahnpostamts 10 und verweisen im Uebrigen auf das Buch selbst sowie auf den Aufsatz »Das fünfzigjährige Jubiläum der Bahnposten« im Archiv von 1899, S. 587 ff.

Von der Eisenbahnlinie Cöln-Aachen wurden die einzelnen Theilstrecken in den Jahren 1839 bis 1841 nach und nach dem Verkehr übergeben. Zu Postzwecken wurde die Bahn jedoch erst nach ihrer vollständigen Fertigstellung bis Aachen (6. September 1841) benutzt, und zwar in der Weise, dafs mit den täglich in jeder Richtung verkehrenden zwei Zügen ein dem Ortspostamt in Cöln unterstellter Postkondukteur in einer ihm eingeräumten Abtheilung eines Personenwagens mitfuhr, um nichts weiter zu besorgen, als unterwegs geschlossene Felleisen und Beutel auszutauschen. Die Postpacketbeförderung, über die sich die Post- und die Eisenbahnverwaltung zunächst nicht einigen konnten, kam erst Anfang November 1841 in Gang, zu welchem Zwecke die Rheinische Eisenbahngesellschaft der Postverwaltung eine Abtheilung eines bedeckten »char à bancs« zur Verfügung stellte. Nachdem noch die Anschlufsstrecke nach Belgien eröffnet worden war (1844), liefs man für diese Strecke die Postabtheilungen schon in der belgischen Grenzstation Verviers in die Züge einstellen, wobei gleichzeitig die Einrichtung getroffen wurde, dafs Postbeamte bereits während der Fahrt von Verviers nach Aachen die eingehenden Briefkartenschlüsse vorbereitend bearbeiteten. Als die für diesen Zweck bahnseitig hergegebenen Abtheilungen sich als unzureichend erwiesen, wurden, nachdem längere Zeit ein von der belgischen Verwaltung leihweise überlassener Postwagen in Gebrauch gewesen war, endlich im Jahre 1848 eigens für die Post eingerichtete Wagen, damals noch »bureaux ambulants« genannt, zwischen Verviers und Aachen eingestellt. Diese Urahnen unserer Bahnpostwagen scheinen den Beamten nur geringen Beifall abgewonnen zu haben. Wie die Akten berichten, wurde man in den Wagen, in denen man mit dem Kopfe die Decke berührte, heftig hin und her gestofsen; die Oefen wärmten nur, wenn sie rothglühend waren, man mufste bei frei brennenden Kerzen arbeiten, und durch die Ritzen der Wagenwände fielen nicht selten Briefe hindurch.

Von 1849 an wurden die bureaux ambulants von Verviers über Aachen nach Cöln durchgeführt. Die Geschäfte nahmen schnell zu; andere Eisenbahnstrecken liefen in Cöln zusammen, so dafs hier der eigentliche Verkehrsmittelpunkt zu suchen war. Der preufsische Minister für Handel u. s. w. verfügte daher unterm 8. März 1852, dafs vom 1. April desselben Jahres an »die Leitung und Beaufsichtigung des Postbetriebs bei den Dampfzügen auf der Rheinischen Eisenbahn resp. zwischen Aachen und Verviers einem neu einzurichtenden Post-Speditionsamt 10« in Cöln zu übertragen sei. So wurde der 1. April 1852 der Geburtstag des neuen Bahnpostamts.

In der folgenden Zeit nahm besonders der überseeische Postverkehr durch das Dampfschiffwesen einen grofsen Aufschwung, wodurch sich die zunehmende Bedeutung der Eisenbahnlinie Cöln-Verviers als Weltverkehrsstrafse

erklärte. Fast alles, was über Marseille, Lissabon, Calais oder Ostende für Deutschland und die dahinter liegenden Länder einging, mufste seinen Weg über Verviers nehmen. Dazu kam der Verkehr mit den Nachbarländern Belgien und Frankreich selbst.

Anfangs wurden von den »Speditionsbüreaus« in der Richtung nach Verviers nur die von den Bahnlinien Berlin–Deutz und dem Dampfschiffkurse von Mainz zugegangenen Briefsendungen umgearbeitet, während die Postanstalten in Cöln, Aachen und Eupen direkte Kartenschlüsse auf belgische und französische Postanstalten fertigten. Bald aber ging man dazu über, die Speditionsbüreaus mehr zu dem zu machen, was ihr Name besagte, und ihnen die gesammte Korrespondenz nach dem Auslande zur Umarbeitung zuzuführen. Der Verkehr nahm so rasch zu, dafs schon 1853 die damals am Dienstag und Donnerstag eingehende Post aus den Vereinigten Staaten von Amerika 15 Beamte und Unterbeamte in Anspruch nahm, die in drei Wagen arbeiteten. Trotzdem konnte in der kurzen Fahrzeit von etwas mehr als drei Stunden die Arbeit nicht bewältigt werden, so dafs die Sachen für Süddeutschland bei der Ankunft in Cöln meist noch gar nicht in Angriff genommen waren. Die Briefsäcke wurden dann mittelst Droschken nach dem Mainzer Dampfer gebracht, auf dessen Verdecke mehrere Beamte und Unterbeamte unter einem Zelte oft bis zur Ankunft in Mainz mit der Aufarbeitung der süddeutschen Post zu thun hatten. Auch die für Norddeutschland bestimmten Sendungen konnten oft nicht rechtzeitig bewältigt werden, so dafs zahlreiche Klagen über Verzögerungen einliefen. Es wurde angeregt, die Speditionsbüreaus schon in Lüttich entspringen zu lassen, um so eine längere Arbeitszeit zu gewinnen. Der an sich sehr einleuchtende Vorschlag, der später in erweitertem Umfange zur Ausführung kam, scheiterte aber damals an dem Kostenpunkt, indem die belgische Verwaltung für jeden Wagen und jede Fahrt zwischen Lüttich und Verviers eine Vergütung von 30 Franken beanspruchte, was dem General-Postamte zu kostspielig war.

Noch ein anderer Uebelstand machte sich geltend. Die amerikanische Post kam oft verspätet an, weshalb das nach Verviers entgegengesandte Postpersonal oft Stunden, ja Tage lang auf dem Bahnhofe warten mufste. Um bei Ankunft der umfangreichen Post rechtzeitig zur Stelle zu sein, benutzten die Fahrer die auf dem Bahnhofe Verviers stehenden Eisenbahnwagen I. und II. Klasse als Wohn- und Schlafstellen, worüber der Eisenbahn-Betriebsdirektor sich mit Recht beschwerte. Dies führte dazu, dafs am 1. September 1854 in Verviers ein ständiges »Filialbüreau des Post-Speditionsamts x« eingerichtet wurde.

Dem Bahnpostamte wurden im Laufe der Zeit noch verschiedene andere Eisenbahnlinien zugetheilt, die es zum Theil noch heute besitzt, zum Theil aber — wie die Strecken Aachen–Düsseldorf–Ruhrort und Cöln–Bingerbrück–Frankfurt (Main) — an die später eingerichteten Bahnpostämter Nr. 13 in Aachen und Nr. 24 in Cöln abgegeben hat. Die wichtigste Strecke war und blieb aber bei allem Wandel der Zeiten die nur 100 km lange Eisenbahn von Cöln nach Verviers, auf der sich wegen der kurz bemessenen Fahrzeit die Schwierigkeiten in der Bearbeitung der Auslandsposten immer mehr steigerten. Nachdem man 1889 den Uebelstand dadurch zu mildern versucht hatte, dafs das Bahnpostamt 10 durch telegraphische Meldungen aus London, Havre und Bordeaux über den Eingang besonders umfangreicher Posten in den Stand gesetzt wurde, ausreichende Betriebsmittel und Arbeitskräfte bereit zu stellen, nachdem auch von 1887 an ein Theil der nordamerikanischen Post auf den Weg über Vlissingen und die Bahnposten 8 verwiesen worden war, drängte doch der unaufhaltsam steigende Verkehr, der auch beim Einstellen von sechs und mehr Wagen nicht mehr zu bewältigen war, dazu, den An-

fangspunkt der Bahnposten wenigstens bei einigen Zügen weit zurück, bis nach Ostende zu verlegen. Die belgische Verwaltung, die auf volle Erhaltung des gewinnbringenden Durchgangsverkehrs Werth legen mufste, zeigte sich sehr entgegenkommend und beanspruchte keinerlei besondere Vergütung. Mit der Ausdehnung der Bahnposten bis Ostende, die einen Zeitgewinn für die Bearbeitung der Postsendungen von fünf Stunden brachte, konnte am 1. Juli 1889 begonnen werden.

Zum Bahnpostamte 10 gehören jetzt (nach dem Stande von Anfang 1902) die nachstehenden vier Eisenbahnstrecken, auf denen 92 Beamte und 124 Unterbeamte den Postdienst wahrnehmen. Es verkehren täglich

26 Bahnposten auf der Strecke Cöln–Verviers–Ostende,
14 - - - - Cöln–Cleve,
10 - - - - Cöln–Saarbrücken und
4 - - - - Cöln–Hochneukirch.

Beim Eingange gröfserer überseeischer Posten wird von Ostende aus zur Weiterbeförderung der nächste geeignete Zug benutzt, auch dann, wenn dieser Zug für gewöhnlich keine deutsche Bahnpost führt.

Jetzt herrschen auf der stark belasteten Strecke wohlgeordnete Verhältnisse, wenn es auch nicht ausbleibt, dafs beim gleichzeitigen Eingehen mehrerer starker Posten in Folge von Störungen im Dampfschiffverkehre die vorhandenen Kräfte bis zur Erschöpfung in Anspruch genommen werden müssen und 30 Beamte in 6 Bahnpostwagen kaum im Stande sind, selbst von Ostende bis Cöln die Arbeit zu bewältigen.

Die Posten aus Nordamerika, vom Kaplande, aus Westafrika, China, Japan und Westindien gehen in der Regel über Ostende, die aus Brasilien und Argentinien über Paris–Lüttich–Verviers ein.

Die Bahnposten 10 tauschen nicht nur mit zahlreichen ausländischen Postanstalten und Bahnposten des westlichen Europa, sondern auch mit vielen Hafenorten der übrigen Erdtheile direkte Kartenschlüsse aus. Auf allen Schiffen der wichtigeren Dampfschifflinien, in den fernsten Gegenden des Weltpostgebiets sind die Briefsäcke der Bahnposten 10 gute Bekannte.

Aus dem Zahlenmateriale des Werkchens seien noch einige Angaben über den von den Bahnposten 10 im Jahre 1901 vermittelten Auslandsverkehr angefügt. Zahl der abgesandten Briefsendungen: nach den Vereinigten Staaten 2 041 804, nach Brasilien 1 012 272, nach Argentinien 511 824, nach Uruguay 66 888, nach Chile 272 304, nach Peru 80 184, nach Columbien 56 106, nach Venezuela 76 800, nach Guatemala 42 264, nach Mexico 51 192, nach Cuba und Porto Rico 51 024, nach China 6252, nach Japan 48 876, nach der Kap-Kolonie 89 568, nach der vorm. Südafrikanischen Republik 39 006 (im Jahre 1899, also vor dem Kriege: 81 984), nach Deutsch-Südwestafrika 57 384, nach Kamerun 14 052, nach Apia 6582 (die Hauptbeförderung nach den Samoa-Inseln geht über Bremen und Hamburg). — Zahl der eingegangenen Briefsendungen: aus den Vereinigten Staaten 3 139 846, aus Brasilien 611 380, aus Argentinien 303 846, aus Uruguay 60 144, aus Chile 188 472, aus Peru 78 240, aus Columbien 36 024, aus Venezuela 110 520, aus Guatemala 85 108, aus Mexico 141 864, aus Cuba und Porto Rico 93 732, aus Japan 108 672, aus dem Kaplande 129 672, aus der vorm. Südafrikanischen Republik 42 538 (1899 dagegen 135 192), aus Deutsch-Südwestafrika 142 728, aus Kamerun 72 202, aus Apia 35 848.

In ihrer Gesammtheit geben diese Zahlen ein Bild von dem Verkehrsstrome, der fortgesetzt seinen Weg über Verviers nimmt und auf den die »Zehner« stolz sind.

Das Post- und Telegraphenwesen in Neu-Seeland (1900/1901).

Der vom General-Postmeister der britisch-australischen Kolonie Neu-Seeland für den Zeitraum vom 1. April 1900 bis Ende März 1901 erstattete Verwaltungsbericht läfst eine stetig fortschreitende Entwickelung bei allen Zweigen des Post- und Telegraphendienstes erkennen. Das Verkehrsgebiet der Kolonie, die seit dem 1. Oktober 1891 dem Weltpostverein angehört, hat neuerdings durch Angliederung der Cook- (oder Hervey-) Inselgruppe und einer Anzahl kleinerer Inseln eine Erweiterung erfahren; es kommt an Ausdehnung dem des Königreichs Italien annähernd gleich, zählt indefs noch nicht 1 Million Einwohner.

Als das bemerkenswertheste Ereignifs hebt der Bericht die am 1. Januar 1901 erfolgte Einführung des Penny-Briefportos hervor, die den Anschlufs der Kolonie an die unter einem grofsen Theile des britischen Kolonialreichs seit Weihnachten 1898 bestehende Pennyporto-Gemeinschaft zur Folge gehabt hat. Die Postverwaltung der Kolonie hat den denkwürdigen Tag nicht ohne eine Feier vorübergehen lassen, an der auf Einladung des General-Postmeisters zahlreiche hohe Beamte und hervorragende Bürger Theil genommen haben. Bei dieser Feier wurde dem General-Postmeister Namens der gesammten Beamtenschaft eine Nachbildung der neu eingeführten Penny-Marke in Form einer Medaille und eine mit reichem Bilderschmuck ausgestattete Adresse überreicht. Der General-Postmeister seinerseits versandte eine mit dem Aufgabestempel der ersten Stunde des Jahres 1901 bedruckte Erinnerungspostkarte an hohe Würdenträger, hervorragende Politiker und bedeutende Geschäftsleute des britischen Reichs sowie an die Leiter der fremden Postverwaltungen.

Die Postverwaltung von Neu-Seeland hatte bei der Einführung des Pennyportos mit einem jährlichen Einnahme-Ausfalle von 80 000 £ gerechnet; inzwischen ist, wie zu erwarten war, eine erhebliche Steigerung des Briefverkehrs eingetreten, und es besteht die Hoffnung, dafs die Einbufse sich in wesentlich geringeren Grenzen halten werde. Andererseits wird die starke Zunahme des Verkehrs aber auch ein Anwachsen der Ausgaben im Gefolge haben; insbesondere werden Personalvermehrungen und Erweiterungen der Diensträume in gröfserem Umfang als bisher vorzunehmen sein.

In dem Finanzergebnisse des Berichtsjahrs tritt die Wirkung des Pennyportos, das nur während der letzten drei Monate bestanden hat, noch nicht in vollem Umfange hervor, doch ist der Ueberschufs aus dem Postbetriebe, der seit Jahren stets gestiegen war, um etwa 23 000 £ gesunken. Die Einnahmen haben betragen:

bei der Post 316 857 £ (im Vorjahre 325 301 £),
bei der Telegraphie 186 978 £ (im Vorjahre 162 944 £);

die Ausgaben dagegen:

bei der Post 223 256 £ (im Vorjahre 208 814 £),
bei der Telegraphie 195 015 £ (im Vorjahre 181 634 £).

Bei der Telegraphie, die bisher stets eines Zuschusses bedurft hat, war danach ein solcher von 8037 £ (im Vorjahre 18 690 £) erforderlich. Noch vor zwei Jahren belief sich ihr Zuschufs auf 30 000 £; seitdem hat sich das Finanzergebnifs der Telegraphenverwaltung beständig günstiger gestaltet, und der letzte Jahresabschlufs berechtigt zu der Erwartung, dafs sie demnächst ihre Ausgaben aus den eigenen Einnahmen wird decken können.

Im Berichtsjahre sind 83 Postanstalten und ebensoviel Telegraphenanstalten neu eröffnet worden. Insgesammt bestanden am Ende des Jahres 1686 Postanstalten und 991 Telegraphenanstalten.

Das Personal der Post- und Telegraphenverwaltung zählte Ende März 1901 3715 Köpfe; gegenüber dem Vorjahr ist es um 242 Köpfe vermehrt worden. Nichtsdestoweniger hat zeitweise Beamtenmangel geherrscht, der einestheils durch das fortdauernde Anwachsen des Telegrammverkehrs, anderentheils durch die Steigerung des Briefverkehrs in Folge der Einführung des Pennyportos hervorgerufen worden war. Zahlreiche Lücken entstanden auch durch die Entsendung von Beamten nach dem Kriegsschauplatz in Südafrika. Im Bereiche der Post ist dem Beamtenmangel dadurch abgeholfen worden, dafs geeignete Briefträger und sonstige Unterbeamte, die sich in ihrer freien Zeit die Erlernung der Beamtendienstgeschäfte hatten angelegen sein lassen, zu Clerks befördert worden sind. Bei der Telegraphie hat sich die Nothwendigkeit ergeben, zur Heranbildung von Anwärtern Schulen einzurichten. Solche Schulen sind in Wellington und Invercargill eröffnet und von einer Anzahl junger Leute bereits durchlaufen worden. Für die Annahme von Telegraphenboten ist das Mindestalter von 12 auf 13 Jahre, das Höchstalter von 15 auf 16 Jahre erhöht worden.

In Verbindung mit der Einführung des Pennyportos ist eine neue Marke zu 1 d. ausgegeben worden. Der erste Vorrath von dem neuen Werthzeichen wurde in London gedruckt, wo auch der Entwurf gefertigt worden ist; jetzt erfolgt die Herstellung in der Markendruckerei (Stamp-printing office) der Kolonie. Die Werthzeichen werden auch in kleinen Büchelchen mit 12 oder 30 Stück Inhalt an das Publikum abgegeben. Jedes Blatt eines solchen Büchelchens wird von 6 Freimarken gebildet und ist von dem folgenden Blatte durch Wachspapier getrennt. Der Umschlag enthält einen Portotarif und sonstige postalische Nachrichten von allgemeinem Interesse. Vor der Hand sind die Büchelchen, die mit $^1/_2$ d. Zuschlag für die Herstellungskosten verkauft werden, nur bei den Hauptpostämtern erhältlich. Eine Marke zu $1\,^1/_2$ d. ist ebenfalls neu ausgegeben worden; sie ist khakifarben und versinnbildlicht die von Neu-Seeland dem Mutterland auf dessen Ruf im südafrikanischen Kriege geleistete Heeresfolge. Sodann soll noch eine neue Reihe Ansichtspostkarten in den Verkehr gegeben werden. Die Ausgabe weiterer Reihen solcher Postkarten wird aber nicht beabsichtigt, da die Postverwaltung von Neu-Seeland, welche bei der Ausgabe von Ansichtspostkarten von dem Wunsche geleitet worden war, die Kenntnifs von der landschaftlichen Schönheit der Kolonie in weitere Kreise zu tragen, diese Aufgabe jetzt der Privatindustrie überlassen zu können glaubt.

Was den Umfang des Korrespondenzverkehrs betrifft, so wurden im Jahre 1900 in der Kolonie eingeliefert 36 185 045 Briefe, 1 236 183 Kartenbriefe, 1 858 064 Postkarten, 16 111 221 Bücher- und Mustersendungen, 12 347 374 Zeitungen und sonstige Drucksachen, während 2 477 251 Briefe, 50 451 Postkarten, 1 604 181 Bücher- und Mustersendungen, 4 698 341 Zeitungen u. s. w. vom Ausland eingingen. Im Vergleiche zum Jahre 1899 ist die Zahl der Briefe um 3,43 v. H., der Kartenbriefe um 12 v. H., der Postkarten um 16,16 v. H., der Bücher- und Mustersendungen um 0,31 v. H., der Zeitungen u. s. w. um 8,45 v. H. gestiegen. Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen 49,01 aufgelieferte Briefsendungen, gegen 47,77 im Vorjahre.

Eine weitere Ausbreitung hat wiederum das Bestellwesen erfahren. In einigen Orten wurde der Bestelldienst neu eingeführt und in zahlreichen anderen erheblich erweitert.

Auf dem Gebiete der Packetbeförderung sind einige wichtige Fortschritte zu verzeichnen. Mit der Cap-Kolonie ist ein direkter Packetaustausch eingeführt worden, der zugleich für den Packetverkehr mit den übrigen britischen Kolonien in Südafrika nutzbar gemacht wird und während der Dauer des südafrikanischen Krieges den Angehörigen der neu-seeländischen Hülfstruppen

die Versendung von Liebesgaben wesentlich erleichtert hat. Am 1. Januar 1901 ist wieder eine erhebliche Herabsetzung der Gebühr für Packete nach dem Mutterland eingetreten. Die neue Taxe ist in drei Stufen eingetheilt und beträgt für Packete bis 1 kg 1 s., über 1 bis 3 kg 2 s., über 3 bis 5 kg 3 s. Das System der Erhebung des Packetportos nach drei Gewichtsstufen findet auch im Verkehre mit einer Anzahl britischer Kolonien und fremder Länder Anwendung, und die Postverwaltung von Neu-Seeland ist bestrebt, sowohl im Interesse der Versender als auch zur Herbeiführung einer Gleichmäfsigkeit es thunlichst auf ihren gesammten Packetverkehr auszudehnen. Im Jahre 1900 wurden 199 220 Packete (6077 mehr als im Vorjahr) aufgegeben, von denen 188 304 nach Orten in der Kolonie und 10 916 nach dem Auslande bestimmt waren. Die Zahl der vom Ausland eingegangenen Packete hat 34 236 (4029 mehr als im Vorjahre) betragen.

Auch beim Postanweisungsdienst ist eine stetige Weiterentwickelung wahrzunehmen. 24 Postanstalten sind zur Ausführung des Dienstes neu zugelassen worden; damit ist die Gesammtzahl der Theil nehmenden Aemter auf 454 gestiegen. Es sind im Jahre 1900 369 834 Postanweisungen mit 1 214 852 £ eingezahlt und 264 018 Postanweisungen mit 1 042 348 £ ausgezahlt worden. Gegenüber den entsprechenden Zahlen des Vorjahrs ergiebt sich eine Zunahme von 25 170 Stück mit 96 044 £ bei den Einzahlungen und 19 101 Stück mit 94 335 £ bei den Auszahlungen. Von der telegraphischen Uebermittelung von Geldbeträgen wird ebenfalls in zunehmendem Mafse Gebrauch gemacht; die Zahl der telegraphischen Postanweisungen hat sich auf 39 311 Stück mit 127 551 £ belaufen; sie hat gegen 1899 um 2378 Stück mit 7517 £ zugenommen.

Zur Wahrnehmung des Postsparkassendienstes waren Ende 1900 445 Postanstalten zugelassen; Ende 1899 betrug ihre Zahl nur 427. 46 086 Sparkassenbücher wurden neu ausgegeben, 31 724 geschlossen, was einen Zuwachs von 14 362 Büchern ergiebt. Insgesammt waren 197 408 Bücher im Umlauf; ein Buch kam auf 3,9 Einwohner, während im Vorjahre das Verhältnifs sich auf 1 : 4,13 stellte. Die Zahl der Einlagen betrug 347 056, die der Rückzahlungen 227 079; die eingelegte Summe belief sich auf 4 170 428 £, die zurückgezahlte auf 3 827 416 £. Auf jede Einzahlung entfiel somit 12 £ — s. 4 d., auf jede Rückzahlung 16 £ 17 s. 1 d. An Zinsen wurden den Sparern 146 169 £ gutgeschrieben; ihr Gesammtguthaben betrug Ende 1900 5 809 552 £ (489 182 £ mehr als Ende 1899), das macht 29 £ 8 s. 7 d. auf jeden Sparer oder 7 £ 10 s. 9 d. auf den Kopf der Bevölkerung. Die Verwaltungskosten haben 10 500 £ betragen oder 4,39 d. für jede Amtshandlung. Die Gebühren für die Vermittelung einer Auszahlung auf telegraphischem Wege sind auf 6 d. für den gewöhnlichen und 1 s. für den dringenden Auftrag ermäfsigt worden.

Die Unterhaltung der überseeischen Postverbindungen erfordert, wie dies bei der insularen Lage der Kolonie erklärlich ist, erhebliche Aufwendungen; im Berichtsjahre sind dafür 45 438 £ ausgegeben worden, d. i. $^1/_5$ der für Postzwecke insgesammt ausgegebenen Summe. Der wichtigste Ueberseedienst, der mit San Francisco, wird jetzt nicht mehr von der in Neu-Seeland ansässigen Union Steamship Company, sondern von der Ocean Steamship Company of San Francisco ausgeführt. Die näheren Umstände, unter welchen sich dieser Uebergang vollzogen hat, entbehren nicht des Interesses. Nachdem die Sandwich-Inseln in das Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika und damit auch in den Geltungsbereich der amerikanischen Seegesetze einbezogen worden waren, sah sich die Union Steamship Company von dem Passagier- und Frachtverkehre zwischen Honolulu und

San Francisco, dem ertragreichsten Theile der ganzen Linie, ausgeschlossen, denn die amerikanischen Seegesetze verlangen, dafs Reisende und Frachtstücke von einem amerikanischen Hafen nach einem anderen nur in Schiffen befördert werden, die amerikanisches Eigenthum oder in Amerika registrirt sind. Zudem hatte die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika mit der amerikanischen Ocean Steamship Company einen Vertrag abgeschlossen, worin dieser gegen eine jährliche Subvention von 50 000 £ auf die Dauer von zehn Jahren die Unterhaltung einer dreiwöchentlichen Postdampfschiffverbindung zwischen San Francisco, Auckland und Sydney übertragen worden war. Damit stand der Union Company auch der Verlust der Einnahme aus der Beförderung amerikanischer Posten bevor; sie hat es deshalb für rathsam gehalten, die Regierung von Neu-Seeland zu ersuchen, sie mit dem Beginne des neuen Dienstes der Oceanic Company — 1. November 1900 — von ihrem Kontrakte zu entbinden. Die Kolonial-Regierung hat sich der Einsicht nicht verschliefsen können, dafs die erörterten Verhältnisse der Union Company eine Fortsetzung des Dienstes thatsächlich nicht gestatten, und hat die Gesellschaft mit dem Ausdrucke der Anerkennung für die während eines 15 jährigen Zeitraums geleisteten Dienste vom Vertrag entbunden. Wegen der Fortsetzung des Dienstes, und zwar in dreiwöchentlichen statt der bisherigen vierwöchentlichen Fristen, ist sodann mit der Oceanic Company ein Uebereinkommen — zunächst auf 12 Monate — getroffen worden, in welchem für die Beförderung der Post aus Neu-Seeland nach San Francisco folgende Vergütungssätze vorgesehen sind: 10 s. 5 d. für das englische Pfund Briefe, 1 s. für das englische Pfund Bücher- und Mustersendungen und 6 d. für das englische Pfund Zeitungen und sonstige Drucksachen. Zum Abschlufs eines förmlichen Vertrags mit der Oceanic Company war es bei Erstattung des Verwaltungsberichts noch nicht gekommen; ein solcher würde sich, wie die Dinge jetzt liegen, nur auf die Postbeförderung nach San Francisco erstrecken können, denn in der umgekehrten Richtung hat sich die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika die Regelung der Postbeförderung, die Bestimmung über die Abfahrt der Dampfer u. s. w. ausdrücklich vorbehalten. Nach den Ausführungen des Berichts hat der Betrieb der Oceanic Company in der ersten Zeit viel zu wünschen übrig gelassen, insbesondere wird über häufige, durch Maschinendefekte verursachte Verspätung der Dampfer geklagt. Diese Verhältnisse scheinen sich jedoch, wenn man neueren Zeitungsmeldungen Glauben schenken darf, zum Besseren gewendet zu haben. So wufsten Berliner Blätter vor einiger Zeit von Probeversuchen zu berichten, die dargethan haben sollen, dafs die Beförderung der Post von Australien nach England auf dem Wege über San Francisco–New York 5 Tage weniger Zeit erfordere, als über Suez-Brindisi, weil die neuen Schnelldampfer der Oceanic Company den Weg von Australien nach San Francisco in bedeutend kürzerer Zeit zurücklegten, als früher gebraucht worden sei.

Mit besonderer Befriedigung hebt der Bericht noch die bemerkenswerthe Entwickelung hervor, die beim Telegraphenverkehre seit einigen Jahren wahrzunehmen ist und der Herabsetzung der Mindestgebühr für ein Telegramm von 10 Wörtern innerhalb der Kolonie auf 6 d. (bei freier Adresse und Unterschrift) zuzuschreiben ist. Im Berichtsjahre sind 3 898 128 Telegramme befördert worden, d. s. 428 497 Stück oder 12,35 v. H. mehr als im Vorjahre. Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen 5,10 Telegramme, gegen 4,70 im Jahre 1899. Die Gesammtzahl der beförderten Telegramme setzt sich zusammen aus 2 840 426 gewöhnlichen, 160 428 dringenden, 275 738 Prefs-, 257 852 Dienst- und 363 684 gebührenfreien Staatstelegrammen. Die Zahl der letzteren ist im Vergleiche zum Vorjahre ungewöhnlich gestiegen, was seinen Grund darin hat, dafs den Gemeindevorstehern für die telegraphische Weiter-

beförderung der Kriegsberichte nach solchen Orten, nach welchen die Zeitungen am Tage der Ausgabe nicht gelangen konnten, Gebührenfreiheit gewährt worden war. Das Telegraphennetz Neu-Seelands hat eine weitere Ausbreitung erfahren; es ist durch Herstellung von 339 Meilen neuer Linien und 1454 Meilen Leitungen auf eine Gesammtlänge von 7249 Meilen Linien und 20682 Meilen Leitungen angewachsen.

Für den Fernsprechverkehr bestanden 22 Zentral- und 26 Nebenämter. Die Zahl der Theilnehmer betrug 8210 gegen 7150 im Vorjahre. Die Gebühreneinnahme aus dem Fernsprechverkehre betrug 49 117 £, während die Unterhaltungskosten zuzüglich 5 v. H. Zinsen des Anlagekapitals sich auf 45 348 £ beliefen.

Von hervorragender Bedeutung für den telegraphischen Verkehr der Kolonie mit dem Mutterlande, den übrigen Ländern Europas und mit Amerika wird unstreitig das seiner Vollendung entgegengehende Pacifickabel sein, das, wie wir schon früher berichtet haben, von Vancouver über Fanning-Island, die Fidji-Inseln und die Insel Norfolk nach Queensland und Neu-Seeland führen soll. Es wird von der Telegraphic Construction and Maintenance Company (Limited) in London hergestellt und verursacht einen Kostenaufwand von 1 975 000 £. Als Landungsplatz des Kabels auf Neu-Seeland ist die Doubtlefs-Bay bestimmt.

KLEINE MITTHEILUNGEN.

Die erste elektrische Schnellbahn wird demnächst in Italien, und zwar auf der Strecke Rom—Neapel, zur Ausführung kommen. Ueber den interessanten Plan bringt die in Wien erscheinende Zeitschrift »Die Reform« folgende Einzelheiten.

Auf der für den internationalen Geschäfts-, Post- und Vergnügungsverkehr gleich wichtigen Strecke Rom—Neapel umgehen die Züge heute in weitem Bogen die pontinischen Sümpfe, sowohl wegen der ungünstigen Bodenverhältnisse wie namentlich aus gesundheitlichen Gründen. Selbst der internationale Expreſszug Berlin—Neapel, der für das nördliche Mitteleuropa den Anschluſs an die von Neapel ausgehenden Ueberseedampfer aller Flaggen nach Afrika, Asien und Australien vermittelt, braucht für diese Strecke rund fünf Stunden. In Zukunft soll von der 250 km langen Verbindung mehr als ein Fünftel durch direkte Durchquerung der pontinischen Sümpfe erspart und auf der neuen Linie ein elektrischer Schnellbetrieb eingeführt werden, der es ermöglicht, die Strecke in weniger als zwei Stunden zurückzulegen. Die 195 km lange Bahn soll zweigleisig ausgebaut werden und jede Niveaukreuzung der vorhandenen Straſse vermeiden. Es ist eine Zugfolge von drei Stunden bei nur kurzen Zügen, etwa für je 150 bis 200 Personen, vorgesehen. Mit weiteren Fortschritten im elektrischen Schnellbahnbetriebe wird sich später eine beträchtlich gröſsere Zeitersparniſs erreichen lassen; bei dem Baue der neuen Bahn wird man jedenfalls von vornherein hierauf Rücksicht nehmen. Als motorische Kraft gelangt hochgespannter Drehstrom zur Anwendung, doch ist auch die Möglichkeit eines Lokomotivbetriebs vorgesehen. Die gesundheitlichen Gründe gegen eine Durchquerung der Sümpfe kommen nicht mehr in Betracht, wenn der betreffende Theil der Strecke in sehr kurzer Zeit durchfahren wird und aufserdem eine erhebliche Zahl von Zügen bei Tage ver-

kehren kann, während bei der seitherigen fünfstündigen Fahrt die Fahrzeit vielfach in die Abend- und Nachtstunden fallen mufste. Die den Bau ausführende Elektrizitätsgesellschaft, die durch Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbes bestimmt werden soll, wird vom Staate mit 6000 Lires pro Kilometer subventionirt werden; doch sichert sich der Staat 50 v. H. des Reingewinns, sofern dieser 5 v. H. des Aktienkapitals übersteigt. Die italienische Kammer hat dem Plane bereits zugestimmt. Seine Ausführung ist ebenso interessant als technisches Experiment wie werthvoll für den grofsen internationalen Verkehr.

---

50 Jahre württembergischer Bahnpost. Obwohl in Württemberg mit dem Baue von Eisenbahnen schon frühzeitig begonnen wurde, sind dort Bahnposteinrichtungen erst verhältnifsmäfsig spät ins Leben getreten. So lange die württembergische Post in den Händen des Fürsten von Thurn und Taxis sich befand, blieb ihr die Benutzung der Eisenbahn versagt, weil der Staatsverwaltung dadurch ein wirksames Mittel gegeben war, den Fürsten zur Aufgabe seiner Rechte als württembergischer Erblandpostmeister zu bewegen. Erst nach dem Uebergange der württembergischen Post in die Selbstverwaltung des Staates (1. Juli 1851) begannen, wie wir einem Aufsatze der »Bayerischen Verkehrsblätter« entnehmen, am 1. April 1852 »fahrende Postämter« ihre Thätigkeit. Solche Aemter wurden damals in vier Zügen auf der Strecke Heilbronn–Stuttgart–Friedrichshafen und in zwei Zügen auf der Strecke Heilbronn–Stuttgart–Göppingen eingerichtet. Ihre Hauptaufgabe bestand in der Einzelumarbeitung von Briefposten; bei der Fahrpost beschränkte sich ihre Thätigkeit auf die Weitergabe der Kartenschlüsse, welche die Ortspostanstalten unter sich wechselten. Die fahrenden Postämter wurden in achträderigen Eisenbahnwagen von 36 Fufs Länge untergebracht, von denen ein Theil zu Eisenbahnzwecken verwendet wurde. Eine besondere Dienststelle für die Leitung des fahrenden Postbetriebs bestand vorerst nicht; das Personal setzte sich aus 7 Beamten und ebenso viel Schaffnern zusammen. An die Stelle der postseitig benutzten Abtheile traten 1860 ganze Wagen. In den folgenden 10 Jahren vollzog sich mit der raschen Erweiterung des Bahnnetzes eine völlige Umgestaltung des Postkurswesens. Die grofsen durchlaufenden Postwagenkurse gingen vollends ein, und die Eilwagen, welche Jahrzehnte lang den öffentlichen Verkehr beherrscht hatten, wurden entbehrlich. Die Einrichtung der fahrenden Postämter dehnte sich mehr und mehr aus und wurde bald zum Stützpunkte des gesammten Postbeförderungswesens, so dafs für ihre Leitung im Jahre 1865 eine eigene Dienststelle, die Eisenbahn-Postinspektion in Stuttgart, geschaffen wurde. In zunehmendem Mafse bedurfte sodann der Fahrpostverkehr auf der Eisenbahn einer verbesserten Gestalt. Denn die Zahl der Kartenschlüsse, welche die Orts-Postanstalten durch Vermittelung der fahrenden Postämter austauschten, wuchs so erheblich, dafs die Schnelligkeit der Beförderung immer mehr beeinträchtigt wurde. Noch konnte man sich damals von der umständlichen Einzelkartirung der gewöhnlichen Packete nicht trennen; eine wesentliche Erleichterung wurde zunächst dadurch herbeigeführt, dafs 1869 mit der Einrichtung von »Fahrpostspeditionsbüreaus« begonnen wurde, die in Verbindung mit den fahrenden Postämtern die Umkartirung der Fahrpostsendungen zu besorgen hatten. Gleichzeitig wurden die Eisenbahn-Postwagen, die wegen unruhigen Ganges und geringer Ladefähigkeit nicht befriedigten, durch Wagen eines neuen Systems ersetzt, das in seinen Grundzügen noch heute im Gebrauch ist. Das Jahr 1874 brachte dem Fahrpostverkehr eine gründliche Erleichterung: die Einzelkartirung der ge-

wöhnlichen Päckereien wurde verlassen und die summarische Weitergabe eingeführt, die Fahrpostspeditionsbüreaus verschwanden wieder und mit ihnen die umfangreichen Frachtkarten, denen der Humor der Fahrer die Bezeichnung »Kuhhäute« beigelegt hatte. Die Geschäftsformen des Eisenbahn-Postbetriebs wurden, zumal auch im inneren Verkehre, weiter vereinfacht und die fahrenden Postämter erhielten die Benennung »Bahnpost«. Durch den Hinzutritt von Schaffnerbahnposten war dem Bahnpostdienste kurz vor Vollendung der ersten 25 Jahre seines Bestehens im wesentlichen seine heutige Einrichtung gegeben. Damals zählte das württembergische Bahnpostpersonal 75 Beamte und 60 Unterbeamte; das Bahnnetz hatte eine Ausdehnung von 1310 km. Den folgenden 25 Jahren war der Ausbau der Bahnposteinrichtung, insbesondere die weitere Vereinfachung der Geschäftsformen und die durch die Fortschritte der Technik ermöglichte Verbesserung der Betriebsmittel vorbehalten. Die äufsere Organisation des württembergischen Bahnpostdienstes erfuhr 1890 dadurch eine wesentliche Aenderung, dafs für die Leitung und Beaufsichtigung der Bahnposten im südlichen und östlichen Theile des Königreichs eine besondere Dienststelle, das Bahnpostamt Ulm, eingerichtet wurde; im Zusammenhange damit erhielt die bisherige Eisenbahn-Postinspektion den Namen Bahnpostamt Stuttgart. Bei den beiden Bahnpostämtern ist heute ein Personal von 160 Beamten und 185 Unterbeamten beschäftigt, und es verkehren täglich 180 Bahnposten und 280 Schaffnerbahnposten. Das Bahnnetz Württembergs hat, nachdem in den letzten zwei Jahrzehnten zahlreiche Kleinbahnen gebaut worden sind, inzwischen eine Länge von 1860 km erreicht.

Ueber die elektrische Beleuchtung einiger D-Züge bei den preufsischen Staatsbahnen hat in einer Versammlung des Vereins deutscher Maschinen-Ingenieure dessen Vorsitzender, Geh. Oberbaurath Wichert, kürzlich einen eingehenden Vortrag gehalten, worin er nach dem »Centralbl. d. Bauverw.« u. A. Folgendes ausführte.

Die Eisenbahnverwaltungen schwärmen weder für das Gas noch für die Elektrizität; sie nehmen das Gute da, wo sie es zu einem angemessenen Preise erhalten. Da die elektrische Zugbeleuchtung zweifellos mancherlei Vorzüge besitzt, so hat auch die preufsische Staatsbahnverwaltung sich eingehend damit beschäftigt und eine Anordnung ausgearbeitet, nach welcher bereits mehrere D-Züge mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet sind. Für diese Beleuchtung bieten sich, soweit die Erzeugung des elektrischen Stromes in Frage kommt, zwei Möglichkeiten: entweder wird der Strom in jedem Fahrzeug erzeugt und in ihm aufgespeichert, oder der Strom wird für den ganzen Zug nur an einer einzigen Stelle erzeugt und durch Kabel den einzelnen Fahrzeugen zugeführt. Man kann diese beiden Arten kurz als Einzelwagenbeleuchtung und als Gesammtzugbeleuchtung bezeichnen. Vom Standpunkte des Betriebstechnikers aus ist die Einzelwagenbeleuchtung das Ideal, denn bei ihr ist jeder Wagen ohne Vorbereitung zu jeder Zeit und auf beliebige Dauer für die Beleuchtung bereit. Die Einrichtungen zur Beleuchtung bestehen hier aus einer von einer Wagenachse angetriebenen Dynamomaschine, einer kleinen Hülfsbatterie und einer Regelungsvorrichtung, durch welche die Unregelmäfsigkeiten der Stromerzeugung, hervorgerufen durch den Wechsel der Geschwindigkeit und die Richtung des Zuges, ausgeglichen werden sollen. Eine andere Art der Einzelwagenbeleuchtung ist die mittelst grofser Batterieen, die von Zeit zu Zeit aufgeladen werden, sei es, dafs die Batterieen dabei im Zuge belassen oder herausgenommen werden. In beiden Fällen wird der erforderliche Strom in besonderen Kraftwerken erzeugt. Diese Einrichtung

entspricht ihrem Wesen nach unserer Gasbeleuchtung, bei der ebenfalls der Gasvorrath von Zeit zu Zeit ergänzt wird; sie arbeitet durchaus zufriedenstellend und hat den Vorzug, dafs die Zugkraft der Lokomotive nicht beansprucht wird. Als Nachtheile sind anzuführen, dafs die Gröfse der Batterieen mit der erstrebten gröfseren Lichtfülle und längeren Brenndauer sehr bedeutend wird, dafs die Kosten damit stark wachsen, und dafs die Ladung der Batterieen mit sehr erheblichen betriebstechnischen Schwierigkeiten verbunden ist. Bei der Gesammtzugbeleuchtung ist nur eine einzige Dynamomaschine nöthig; auch könnte man mit einer einzigen Batterie auskommen, wenn der Zug stets geschlossen bleibt. Anderenfalls wird man in jedem Wagen eine kleine Batterie unterbringen, da hierdurch der Wagen für eine bestimmte Dauer einen von der Dynamomaschine unabhängigen Beleuchtungsvorrath erhält.

Auf Grund der Erwägungen, die bei der preufsischen Staatsbahnverwaltung gepflogen wurden, entschlofs man sich zur Ausführung einer Gesammtbeleuchtung unter Verwendung einer Dampfdynamomaschine auf der Lokomotive und von Batterieen in jedem Wagen, in der Hoffnung, dafs es bei einer solchen Anordnung am leichtesten gelingen werde, die Kosten für Beschaffung, Unterhaltung und Bedienung thunlichst zu vermindern, vor allem aber den Anforderungen des Betriebsdienstes in Bezug auf Einfachheit und Zuverlässigkeit am besten zu entsprechen. Für die ersten Versuche sind die auf der Strecke Berlin–Stralsund–Safsnitz verkehrenden sogenannten Schwedenzüge, die D-Züge Nr. 17 und Nr. 18, ausgerüstet worden und befinden sich seit einiger Zeit im Betriebe. Weitere Ausrüstungen von Zügen mit elektrischem Lichte sind in Arbeit. Für die Gesammtbeleuchtung empfiehlt sich die Anbringung von Deckenlampen, wodurch eine sehr gleichmäfsige Beleuchtung erzielt wird. Aufserdem sind in den Abtheilen I. und II. Klasse noch vier Leselampen, je zwei auf jeder Seite, angeordnet, die von den Reisenden nach eigenem Belieben ein- und ausgeschaltet werden können. An der Herstellung der bis ins kleinste tadellos durchgeführten Anlage sind betheiligt Regierungs- und Baurath Wittfeld vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, die Hagener Akkumulatoren-Werke, die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und der »Humboldt« in Kalk bei Cöln.

LITERATUR.

Die Meister des deutschen Briefes. In einer Auswahl herausgegeben und bearbeitet von Dr. Theodor Klaiber und Prof. Dr. Otto Lyon. 529 S. 8°. Verlag von Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig. 1901. Ladenpreis 5 Mark.

In Heft 23 und 24 des Archivs v. 1891 haben wir in ausführlicher Weise das Buch von Dr. Steinhausen »Geschichte des deutschen Briefes« besprochen. Eine werthvolle Ergänzung dazu bildet das vor kurzem unter dem Eingangs genannten Titel erschienene Werk. Während Steinhausen davon ausgeht, dafs die Betrachtung des deutschen Briefes nur wichtige Beiträge zur Kulturgeschichte im weitesten Sinne, zur Geschichte des Verkehrs und der Geselligkeit, der Entwickelung der Volksbildung und des Volkslebens gewährt, wollen Klaiber und Lyon vor allem die literarische Eigenart der bedeutendsten deutschen Briefschriftsteller dadurch in das rechte Licht stellen, dafs sie durchweg ausgiebige Proben geben. Hierdurch wird auch eine Vorstellung erweckt, welch reiche Schätze von Geist, Phantasie und Humor, von Treu-

herzigkeit, Gemüth und Empfindung in der deutschen Briefliteratur enthalten sind. Die lange unterschätzten Leistungen unseres Volkes auf dem Gebiete dieser Literatur sind noch heute nach Umfang und Inhalt viel zu wenig bekannt. Das Bestreben, diese Unkenntnifs zu vermindern und den Geschmack am Studium der Erzeugnisse unserer Briefschriftsteller in weiteren Kreisen zu wecken und zu beleben, verdient daher hohe Anerkennung.

Leider müssen wir darauf verzichten, Briefproben aus dem Werke wiederzugeben, weil es dazu um so mehr an Raum mangelt, als die Proben, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollten, sehr ausführlich gehalten werden müfsten. Auch wäre es schwer, wenn nicht unmöglich, Auszüge aus den Briefen Einzelner zu geben, ohne einseitig und ungerecht zu werden, denn jeder der in dem Werke genannten Briefschriftsteller ist der Vertreter einer besonderen Eigenart, die mindestens zu der betreffenden Zeit ihre Berechtigung hatte. Wir sind daher gezwungen, uns auf eine gedrängte Kennzeichnung des Inhalts des Buches zu beschränken.

Der Briefverkehr in Deutschland während des Mittelalters war im Anfange lateinisch. Erst mit dem Beginne des 14. Jahrhunderts fängt ein deutscher Briefverkehr an sich herauszubilden. Die so entstandenen Ansätze und Anläufe führte aber erst Luther zur Vollendung: er ist der erste grofse Meister des deutschen Briefes, der die Sprache des Volkes zu einem vollkommenen Ausdrucksmittel seiner Gedanken und Empfindungen zu machen verstand. Nach Luther gerieth der deutsche Briefstil rasch in Verfall, weil er durch den langwierigen und schwerfälligen Kanzleistil überwuchert und dann weiter durch lateinische Wendungen von Seiten der Gelehrten und Geistlichen, durch französische Ausdrücke von Seiten der höfischen Kreise verunstaltet wurde. Eine rühmliche Ausnahme machen die frischen Briefe der Elisabeth Charlotte v. d. Pfalz, Herzogin von Orléans, genannt Liselotte, die in ihrer oft derben, aber immer treffenden Weise die Zustände ihrer Zeit beleuchtet und wo nöthig geifselt. Erst im 18. Jahrhunderte kommt der rein deutsche Brief allgemein zu Ehren, und Gellert, welcher den Brief als eine freie Nachahmung des guten Gesprächs bezeichnet, der Satyriker Rabener, Klopstock und Wieland, Bürger und Schubart bereiten das klassische Zeitalter des deutschen Briefes vor. Dieses wird begründet von Lessing, der für den Briefstil als Grundsatz aufstellte: »Die gröfste Deutlichkeit ist immer die gröfste Schönheit.« Die höchste Vollendung im 18. Jahrhundert erreichte der deutsche Brief durch Schiller und Göthe. Schillers Briefe wirken wie unmittelbare Abdrücke seiner innersten Persönlichkeit und gehören daher zu dem Grofsartigsten und Köstlichsten, was unsere deutsche Briefliteratur hervorgebracht hat. Ursprünglich ging er von Klopstock aus, aber bald gewann in ihm, dem tief philosophisch Veranlagten, Lessings Klarheit eine siegreiche Stellung, die nun, verbunden mit seinem himmelauffliegenden Idealismus, den Leser mit unwiderstehlicher Gewalt mit sich emporreifst. In Göthes Briefen spiegelt sich die ganze Lebensfülle seiner grofsen Persönlichkeit, seiner Zeit und seines Volkes wieder. Das Beherrschende ist in Schillers Briefen immer die Idee, bei Göthe immer und überall das volle Leben. Niemals ist Göthe in seinen Briefen unwahr, niemals Schönfärber oder Schauspieler. Die Briefe sind ein Stück seines Lebens, das wir in seiner ganzen Fülle daraus ahnen können.

Nicht zu unterschätzende Bedeutung besitzt im 18. Jahrhundert auch der Frauenbrief, wie er aus der Feder von Karoline Flachsland, Charlotte von Schiller und besonders von Göthes Mutter — der Frau Rath oder Frau Aja — hervorgegangen ist.

Im 19. Jahrhunderte verflachte sich der Briefstil zunächst unter der Herrschaft der älteren Romantiker (Schlegel, Novalis u. s. w.), die einen gewisser-

mafsen blutleeren und farblosen Stil pflegten. Erst die jüngere Generation der Romantiker, vor allem die Gebr. Grimm, verhalfen dem deutschen Briefe wieder zu einem Aufschwunge, bis er dann, nach der hauptsächlich durch Fichte und Schopenhauer vertretenen Periode der Philosophie und nach Ueberwindung des Pessimismus und Realismus, im Zeitalter der nationalen Erhebung durch Gustav Freytag und Treitschke, durch Bismarck und Moltke zu klassischer Vollendung geführt wurde. Bismarcks Briefe gleichen launigen, von Geistesblitzen durchleuchteten, zwanglosen, oft mit sarkastischem Witze und gemüthvollem Humor erfüllten Gesprächen. Die reiche und treffende Bildlichkeit, die wir auch in seinen Reden bewundern, die volksthümliche Kraft, die klare Reinheit seines Denkens, die unstudirte, frische Art seiner Darstellungen machen seine Briefe zu Meisterwerken unserer deutschen Briefliteratur. Moltke ist bei aller soldatischen Kürze, Gradheit und Kühnheit immer eine wirklich ästhetische Natur gewesen und geblieben, und deshalb sind auch seine Briefe so grundverschieden von denen Bismarcks. Während uns dieser in seinen Briefen mehr in der vollen Wucht seiner Persönlichkeit wie eine leidenschaftlich vorwärts treibende Elementarkraft entgegentritt, ist das Charakteristische in Moltkes Art die vornehme Harmonie und die abgeklärte Ruhe einer hoch über den Kämpfen des Tages stehenden, fest in sich geschlossenen Natur.

Ob die Gegenwart den Erzeugnissen dieser Geistesheroen annähernd Gleichwerthiges zur Seite zu stellen hat, ist schwer zu entscheiden. Jedenfalls ist die Befürchtung, dafs der deutsche Briefstil im Niedergange begriffen sei, weil er durch die Postkarte, besonders die Ansichtskarte, und durch das Telegramm verdorben werde, nicht unberechtigt. Wenn früher der Sohn aus der Fremde nach der Heimath, an Vater und Mutter schrieb, so lag schon in dem Bestreben, das Briefporto und den zur Verfügung stehenden Raum möglichst auszunutzen, ein gewisser Zwang, sich in Einzelheiten zu vertiefen, die den Schreibenden zu einer Sammlung seiner Gedanken veranlafsten und so dazu beitrugen, einen Brief im vollen Sinne des Wortes entstehen zu lassen. Jetzt tritt in vielen Fällen die Postkarte an die Stelle des Briefes und trägt in flüchtigen, im Lapidarstile hingeworfenen Worten zusammenhanglose Gedanken den Eltern, den Freunden zu. Früher wurde das auf Reisen Erlebte in ausführlichen Briefen den fernen Lieben mitgetheilt; jetzt bedient man sich mit Vorliebe der Ansichtspostkarte, und durch den kleinen Raum, den diese für die Feder oder den Bleistift übrig läfst, wird die schriftliche Mittheilung noch mehr verkürzt. Auch das Telegramm trägt zu einer Verflachung des Briefstils bei; ist es doch z. B. so bequem, bei feierlichen Gelegenheiten als Ersatz für einen wohlstilisirten Brief einige Worte auf ein Telegrammformular zu werfen. Freilich läfst unser nervöses, hastendes Zeitalter dem Einzelnen nur selten Mufse, der zum Briefschreiben nöthigen Ruhe und Beschaulichkeit theilhaftig zu werden.

Um so nothwendiger ist es, dafs die Kenntnifs dessen, was die bedeutenden Männer und Frauen unseres Volkes in ihren Briefen der Nachwelt hinterlassen haben, in möglichst weite Kreise getragen werde, denn hierdurch wird der Geschmack am Briefschreiben da, wo er verloren ist, von neuem geweckt, da, wo er noch besteht, geläutert und zu weiterer Entwicklung angeregt. Dem in dieser Beziehung so verdienstvollen Werke von Klaiber und Lyon können wir daher nur besten Erfolg wünschen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.